

Declassified and Approved For Release 06/07/2014 09:27 OA-RP01-0104380040001000013

Адмирал флота Советского Союза
И. С. ИСАКОВ

Капитан 1 ранга запаса
Л. М. ЕРЕМЕЕВ

ТРАНСПОРТНАЯ
ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ
ПОДВОДНЫХ
ЛОДОК

ВОЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО
МИНИСТЕРСТВА ОБОРОНЫ СОЮЗА ССР
МОСКВА — 1959

В книге рассматривается использование подводных лодок для решения транспортных задач в первой и второй мировых войнах, а также состояние этой проблемы в послевоенный период главным образом с оперативно-тактической точки зрения. Авторы систематизируют опыт транспортной деятельности подводных лодок, анализируют причины, поборовшие этот вид деятельности, дают дифференцированную и обобщенную характеристику задач, которые решали подводные лодки, и тем самым расширяют рамки изучения опыта второй мировой войны. На основе обширного материала из истории второй мировой войны и послевоенного строительства в книге впервые излагаются основы классификации подводных лодок, используемых для транспортных целей, и транспортных подводных лодок специальной постройки.

Книга рассчитана на офицерский состав Советской Армии и Военно-Морского Флота, а также на курсантов военно-морских учебных заведений и гражданских читателей, интересующихся историей и опытом боевых действий на море, строительством и использованием подводных лодок.

Declassified and Approved For Release @ 50-Yr 2014/05/27 : CIA-RDP81-01043R004500130001-3

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящее время на мировом книжном рынке нет недостатка в военно-исторических, художественных, официальных и мемуарных изданиях, отображающих боевую деятельность подводных лодок. Среди них можно найти работы, подводящие итоги боевых действий, работы, описывающие отдельные операции или наиболее примечательные боевые эпизоды из боевой деятельности подводных лодок, и работы, в которых деятельность подводных лодок освещается одновременно с деятельностью всего флота той или иной страны.

Многие из них представляют бесспорный интерес, поскольку подводные лодки показали себя как весьма эффективное средство борьбы и значительно повлияли на ход войны на море. Однако в них освещаются главным образом история и опыт боевых действий подводных лодок на морских сообщениях или против боевых кораблей и, как правило, лишь попутно затрагиваются остальные виды деятельности, в частности, транспортная деятельность подводных лодок.

Это, по-видимому, объясняется тем, что официальные органы не заинтересованы в широком освещении этого вида деятельности подводных лодок, успех которого определяется прежде всего скрытностью подготовки и выполнения задач. Что же касается тех немногих материалов, которые опубликованы и имеют отношение к рассматриваемым вопросам, то отсутствие в них единства в определении понятий, разнобой терминологии и противоречивость в оценках событий вносят значительную путаницу не только в представление о транспортной деятельности подводных лодок, но и о боевой деятельности лодок вообще.

Это обстоятельство и побудило систематизировать и об-

общить опыт применения подводных лодок для решения транспортных задач, проанализировать причины, породившие необходимость этого вида их деятельности, и изложить основы классификации подводных лодок, использовавшихся для этих целей.

Авторы предполагали ограничиться исследованием опыта второй мировой войны, но когда стало ясно, что многие виды транспортной деятельности лодок зародились еще в период первой мировой войны, пришлось обратиться к ее генезису, с тем чтобы затем, в порядке исторической последовательности, перейти к практике современности. Обращение к истории первой мировой войны тем более необходимо, что вынужденный отказ немецкого командования от так называемых «коммерческих» подводных лодок типа «Дейчланд» в ходе первой мировой дал повод для отдельных теоретиков говорить о нерациональности самой идеи использования подводных лодок для транспортных целей.

Кроме того, если в первой мировой войне подводные лодки использовались для транспортировки только эпизодически, то во второй мировой войне они стали широко применяться для этой цели, что вызвало необходимость создания особого класса подводных лодок, специально предназначенных для решения транспортных задач.

Первоначально не предполагалось также останавливаться на опыте аналогичной деятельности советских подводных лодок, так как собранные материалы, относящиеся к практике иностранных флотов (США, Англии, Германии, Японии, Италии и Франции), позволяют сделать необходи- мые обобщения и выводы, как о характере транспортных задач, выполняемых подводными лодками, так и об оперативно-тактических, географических и других условиях, в которых им приходилось действовать.

Однако попытки ряда зарубежных авторов претендовать на приоритет и оригинальность некоторых видов транспортной деятельности иностранных подводных лодок вызвали необходимость дополнить настоящую работу не- большой главой, рассказывающей об отдельных случаях решения транспортных задач советскими подводниками. Несмотря на ограниченный объем этой главы, факты, приведенные в ней, расширяют основу для обобщения опыта минувшей войны и убедительно показывают, что наши под-

водники успешно решали задачи по транспортировке грузов и людей часто в гораздо более сложных условиях, чем это приходилось делать подводникам иностранных флотов.

Естественным завершением работы явилось рассмотрение проблем транспортного использования подводных лодок в послевоенное время. При этом было выяснено, что опыт использования подводных лодок во второй мировой войне для скрытного решения транспортных задач не предоставляет забвению, как это было после первой мировой войны, а находит дальнейшее и последовательное развитие, конкретно выражющееся в переоборудовании старых лодок и строительстве специальных транспортных подводных лодок, привлечении их к участию в маневрах флота, отработке взаимодействия с гидроавиацией и вертолетами и т. д. В частности, практика строительства и развития американского флота показывает, что, несмотря на широкое развитие морской авиации (береговой и авианосной) и переход к строительству атомных подводных лодок, морской штаб США непрерывно занимается вопросами использования подводных лодок для транспортных целей.

Настоящая работа не претендует на полный охват исторических фактов и на исчерпывающий анализ накопленного опыта и должна рассматриваться лишь как начальный шаг на пути разработки данной проблемы. Несмотря на относительное обилие использованных исторических и научно-литературных материалов, упомянутых в прилагаемом первиче литературы, в книге освещены лишь основные вопросы, связанные с транспортным использованием подводных лодок.

Труды других авторов, посвященные этим же вопросам, несомненно, помогут изучить подробнее данную проблему или подойти к вопросам, затронутым в настоящей книге, с других позиций, тем более что вооружение подводных лодок, так же как и сил, предназначенных для борьбы с ними, новыми видами оружия и новыми техническими средствами существенно расширяет перечень боевых и транспортных задач, к решению которых будут привлекаться подводные лодки в случае новой войны, если ее развязут империалистические государства.

В связи с тем, что работа над книгой потребовала промтотра большого количества отечественных и зарубежных

Предисловие

источников, авторам пришлось обратиться за помощью к сотрудникам некоторых библиотек, со стороны которых было встречено самое внимательное отношение, за что авторы считают своим долгом выразить глубокую признательность и благодарность товарищам Кровякову Н. С., Кузнецовой Н. И., Евдокимовой А. А., Соловьевой Р. А. и Талпа Н. В.

Глава I**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК
ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЦЕЛЕЙ ДО ВТОРОЙ
МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

В 1620 г. голландец Корнелий ван Дреббель построил в Лондоне лодку, которая могла погружаться под воду. Это было утлое сооружение из дерева, обтянутое по всему корпусу промасленной кожей и двигавшееся как в надводном, так и в подводном положении под веслами.

Понадобилось почти триста лет для того, чтобы это примитивное сооружение превратилось в грозное средство борьбы на море, действующее главным образом скрыто из подводного положения. Способность лодки погружаться и оставаться в течение значительного времени под водой стала главным свойством, отличающим ее от надводных кораблей всех классов.

Пользуясь этим свойством, подводная лодка оказалась способной выходить в море и решать поставленные ей задачи независимо (или почти независимо) от того, насколько численность надводных кораблей противника была больше и насколько реально он угрожал боем или же осуществлял классическую морскую блокаду. Иначе говоря, лодка оказалась в состоянии успешно действовать и в том случае, если надводные силы противника условно господствовали на море.

Именно поэтому в тех случаях, когда обстановка требовала произвести какие-либо переброски морем, а надводным кораблям и судам угрожала опасность встречи с пре-восходящим противником, задачу транспортировки начали возлагать на подводные лодки, обладающие способностью действовать скрытно.

Первые случаи такого использования подводных лодок относятся к периоду первой мировой войны*.

Транспортная деятельность подводных лодок в годы первой мировой войны

Интересные направления оперативно-тактического мышления морского командования, а также убедиться в том, что подводная лодка еще 40 лет назад показала себя вполне пригодной для скрытных транспортировок грузов и людей. Вот почему необходимо напомнить об основных эпизодах использования подводных лодок для транспортных целей во время первой мировой войны**.

25 декабря 1914 г. после налета отряда английских гидросамолетов на Куксхафен и разведки Шиллига часть самолетов, израсходовав горючее, произвела посадку на воду. На помощь гидросамолетам пришли не надводные корабли, опасавшиеся встречи с флотом противника, а английские подводные лодки. Остановившаяся на этом эпизоде, Корбетт пишет, что некоторым самолетам, произведшим разведку Шиллига, не удалось долететь до своей матки и пришлось совершить посадку в море, в связи с чем для снятия летчиков были направлены находившиеся в том районе подводные лодки.

Несмотря на попытки немецкого цеппелина атаковать «Е-11», она свою задачу выполнила: летчики были приняты на борт лодки, а гидросамолеты потоплены***.

В начале июня 1915 г. командиру германской лодки

* К началу первой мировой войны в составе флотов наиболее крупных держав насчитывалось 234 подводные лодки (Англия — 76, Франция — 56, США — 39, Россия — 28, Германия — 20, Япония — 15).

** Часть эпизодов, приведенных ниже, упоминается в книге А. П. Александрова, И. С. Исакова, В. А. Белли «Операции подводных лодок», т. I, ВМА им. тов. Ворошилова, 1933, стр. 161—172.

*** Ю. Корбетт. Операции английского флота в мировую войну, т. II. Перевод с английского. Госвоениздат НКО СССР, 1937, стр. 68. (Оперативные последствия этого налета рассмотрены в работе адмирала флота Исакова И. С. «Приморские крепости», помещенной в «Морском сборнике», 1946, № 2).

«U-22» было приказано содействовать побегу командира подводной лодки «U-18», попавшего в плен осенью 1914 г. при аварии лодки у берегов Англии.

Вышедшая в море «U-22» 11 июня после полудня уже находилась в подводном положении в Ирландском море. Ночью лодка всплыла и подошла к назначенному месту. Не дождавшись никаких сигналов, лодка не смогла выполнить поставленной ей задачи.

Летом 1915 г., когда Болгария придерживалась нейтралитета и пути сообщения Германии с Турцией по суше невозможно было использовать, а посылка надводных кораблей и судов через Средиземное море, где господствовал англо-французский флот, была бы не чем иным, как авантюризмом, немецкое командование направило в Константинополь с боеприпасами, в частности с капсюлями, подводные лодки «UC-13», «UC-14» и «UC-15», которые успешно совершили несколько походов.

1 ноября 1915 г. «U-35» приняла на борт турецкую военную миссию в составе 10 офицеров и 13,5 т груза. Вечером того же дня ее были взяты на буксир два парусника с боевыми припасами и турецкими войсками и начат поход к берегам Африки. Во время перехода лодка потопила английский пароход. 4 ноября лодка прибыла в Бардию, где успешно произвела выгрузку. 5 ноября, находясь у Эс-Соллума, она потопила английский вспомогательный крейсер «Тара»*. Спасенные лодкой 93 члена команды были переданы командующему турецкими войсками в Африке.

В начале января 1916 г. в Бардию доставила военные материалы германская подводная лодка «U-34». За время перехода лодка потопила два парохода. Когда во время разгрузки лодки на подходах к Бардии появился неприятельский крейсер, выгрузка была прервана и лодка попыталась атаковать крейсер, но атака оказалась безрезультатной.

* Наименования кораблей приводятся по справочнику «Иностранные военные флоты 1946—1947», Воениздат, 1947, с некоторыми уточнениями. В частности, авторы нашли необходимым с учетом фонетических признаков и национальной принадлежности кораблей вместо «Тирпинц» писать «Тирпиц» вместо «Наруаль» — «Нарваль», вместо «Нотильус» — «Наутильус», вместо «Атлантис» — «Атлантис» и вместо «Казабьянка» — «Касабьянка». Наименования кораблей и судов, которых нет в справочнике, приведены в транскрипции авторов.

ной. После окончания выгрузки «U-34» вышла в море и на пути в базу потопила еще четыре транспорта.

В то же время в Бардию доставила боеприпасы подводная лодка «U-38». Часть пути от южного побережья Греции до Триполи «U-38» буксировала подводную лодку «UC-12», которая направлялась туда же с боеприпасами*. Гайер, описывающий этот случай, не дает объяснений, почему «UC-12» потребовалось вести на буксире, однако это не так уж важно. Важен сам факт буксировки одной подводной лодки другой и то, что при подходе к проливу Отранто «U-38», буксировавшая «UC-12», обнаружив патрулировавшие корабли противника, погрузилась и продлała буксировку в подводном положении. Правда, «UC-12» вскоре была потеряна и в дальнейшем обнаружена другой подводной лодкой — «U-39», но случай буксировки в подводном положении, несомненно, заслуживает внимания.

2 января 1916 г. «U-38» приняла в заливе Мармарис (половину Малая Азия) груз военных материалов и группу турецких представителей для доставки в Бардию. Однако ввиду усиления дозоров противника подойти к Бардию «U-38» не смогла и вынуждена была направиться в Каттаро, куда и прибыла 10 января.

Описывая походы подводных лодок с боеприпасами, Гайер отмечает, что «транспортная работа и перевозка турецких миссий приносили значительный ущерб торговой войне**. Возможно, что именно в связи с этим германский морской генеральный штаб решил переброску разных миссий отодвинуть на второй план. Но полностью отказаться от такого использования подводных лодок он, очевидно, не мог. Об этом свидетельствуют приводимые ниже данные о специальных походах подводных лодок в более позднее время.

5 февраля 1916 г. «U-38» доставила из Каттаро в Бардию группу людей и грузы для восставшего в Триполи арабского племени сеннуси. По выполнении этого задания лодка начала патрулирование на морских коммуникациях.

10 апреля 1916 г. из района Пулы «U-31» вышла в море

* А. Гайер. Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг. Редакционно-издательский сектор УВМС РККА, 1933, стр. 74.

** Там же.

с задачей перевозки военной миссии. «U-31» должна была доставить на побережье Северной Африки несколько германских и турецких офицеров и груз (оружие).

16 апреля она нашла надежную якорную стоянку и наладила сообщение с берегом. 19 апреля оружие и боеприпасы были выгружены, но турецкие и германские офицеры не высадились, так как обстановка на берегу была признана очень ненадежной; они были доставлены лодкой обратно в Пулу.

В апреле 1916 г. из Боркума вышла в море со специальным заданием подводная лодка «U-19». И хотя задание, полученное командиром лодки, было более чем скромным — перебросить морем и высадить в Ирландии всего трех человек: Кэзмента и двух его сообщников, обстоятельства требуют остановиться на этом эпизоде подробнее, так как данный случай особенно наглядно показывает значимость скрытной переброски политических эмиссаров, а также важность сохранения в тайне всех сведений, относящихся к подобного рода операциям.

Будучи ярым националистом, Кэзмент считал, что обстоятельства войны могут быть использованы для завоевания Ирландией независимости. С этой целью он посетил Вашингтон, а в ноябре 1914 г. — Берлин*.

Не добившись ни в США, ни в Германии реальной поддержки и получив сведения о том, что в Ирландии намечено вооруженное восстание, Кэзмент решил пробраться к себе на родину, чтобы принять участие в руководстве восстанием. Для обеспечения скрытности переброски Кэзмента в Ирландию была избрана подводная лодка.

Примерно в то же время, когда была намечена высадка самого Кэзмента, транспорт «Либау», замаскированный под норвежское судно «Ауд», должен был доставить в Ирландию груз (оружие). 12 апреля 1916 г. подводная лодка «U-19» вышла в море. Пройдя более 1800 миль, 20 апреля лодка скрытно подошла к назначенному пункту высадки в бухте Трейли. Ночью 21 апреля, несмотря на усиленное охранение подходов, с «U-19» на резиновой лодке высадился на берег Кэзмент со своими спутниками, а «U-19» благополучно ушла из этого района и направилась в базу, попутно потопив несколько транспортов противника. Тем

* «The Encyclopaedia Britannica», v. 4, 1916, p. 962.

временем транспорт «Либау», пройдя английский дозор, которым он был принят за «Ауд», прибыл с оружием к берегам Ирландии, где должен был встретиться с «U-19», на которой находился Кэзмент. Прождав здесь сутки, транспорт двинулся к югу, а на следующий день был остановлен местным дозором и под конвоем канонерки «Блюбел» направлен в Куинстаун.

Кэзмент же вместе с двумя своими товарищами вскоре после успешной высадки был арестован, осужден и 3 августа повешен.

Несмотря на такой исход задуманной операции, подводная лодка как средство скрытной транспортировки ни в какой мере скомпрометирована не была. Причины провала кроились в другом.

Кэзмент был предан, и вся операция стала известна английскому морскому командованию еще до того, как она началась*. Как подводная лодка, так и транспорт, не подозревая ловушки, шли прямо в руки англичан, которые заранее развернули необходимые силы и средства для их захвата. За неделю до назначенного дня восстания старший морской начальник в Куинстауне адмирал Бейли получил предупреждение о предполагаемой высадке Кэзмента и выгрузке оружия на побережье около Лимерика и успел в связи с этим переразвернуть три линии дозорных кораблей, усиленных одним крейсером и четырьмя миноносцами из состава Гранд-Флота. На берегу были мобилизованы все полицейские силы.

Можно было бы предположить, что англичане специально не уничтожили «U-19», так как им было выгоднее арестовать и открыто судить главаря восстания, чем уничтожить подводную лодку вместе со столь «ценным» пасажиром. Однако дальнейший ход событий и тот факт, что Кэзмент был арестован лишь спустя некоторое время после выхода на берег, когда лодка уже ушла, свидетельствуют о том, что, несмотря на знание англичанами района и времени высадки, сама высадка с подводной лодки была произведена совершенно скрытно.

* Михельсен, например, пишет, что английское правительство получило сведения о подготовке операции от своего посла в Вашингтоне, который в свою очередь получил информацию от представителя Ассошиэйтед Пресс в Берлине (А. Михельсен. Подводная война 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Военмориздат, 1940, стр. 96).

Другое предположение, что англичане действовали столь пассивно во время и после высадки в целях конспирации, также отпадает, так как сразу же после ареста Кэзмента об этом факте было опубликовано правительственные сообщение (в расчете на срыв восстания, назначенного на 24 апреля). Значит, если бы английское командование точно знало, где и что происходит, оно могло бы непосредственно вслед за высадкой или в момент ее приказать кораблям атаковать «U-19» и тем самым добиться двойного успеха. Однако этого не произошло. Командир лодки, несмотря на очень сложную обстановку, пользуясь темнотой, буквально под носом выслеживавших его кораблей ПЛО высадил пассажиров. Надо, конечно, учитывать, что это происходило в апреле 1916 г., когда технические средства ПЛО (в частности, гидрофоны) еще не получили достаточно высокого развития и широкого распространения*.

Таким образом, действия «U-19» подтвердили полную пригодность подводных лодок для выполнения скрытных транспортных операций.

17 мая 1916 г. русская подводная лодка Балтийского флота «Волк», патрулировавшая в северной части Балтийского моря, приняла на борт для доставки в базу капитанов двух германских пароходов, потопленных ею в этом районе.

3 июня 1916 г. германская лодка «U-38» высадила в Черном море у мыса Анакрия трех агентов с целью помешать снабжению русской Кавказской армии. Высадка была произведена скрытно. Продолжая после этого крейсерство у русских берегов, «U-38» уничтожила несколько небольших судов, а 11 июня безуспешно атаковала линейный корабль «Императрица Мария», шедший противолодочным зигзагом. 14 июня лодка вернулась в Босфор.

21 июня 1916 г. в испанский порт Картахену пришла со специальным заданием действовавшая в Средиземном море «U-35». На этот раз масштабы перевозки были еще более ограниченными, чем когда-либо раньше. На лодке не было

* Первый случай уничтожения подводной лодки «UС-3», обнаруженной при помощи корабельного гидрофона на подходах к устью Темзы, был зарегистрирован лишь за месяц до этого — 23 марта 1916 г.

ни одной тонны груза, ни одного пассажира. Она доставила личное письмо Вильгельма II к испанскому королю Альфонсу XIII. Но и здесь характер похода подводной лодки по своей сущности никаких сомнений не вызывает — это была скрытная транспортировка важного политического документа. После выхода из Картахены лодка продолжала свое крейсерство.

23 июня 1916 г. произошло событие, принципиально отличающееся от всех отмеченных выше случаев скрытной перевозки людей и грузов на подводных лодках. Из Киля в Балтимору (США) вышла с грузом специально построенная для транспортных целей так называемая «коммерческая» подводная лодка «Дейчланд».

Откладывая краткое описание походов подводных лодок этого типа до следующего раздела, отметим, что одной из основных причин их появления была необходимость обеспечить скрытные перевозки значительного количества специальных видов сырья на большие расстояния в условиях английской блокады и невозможность выполнения этих перевозок на обычных боевых подводных лодках. Но появление подводных лодок, специально построенных для скрытной транспортировки грузов, не освободило немецкое командование от необходимости эпизодических скрытных перебросок грузов и небольших групп людей на боевых подводных лодках, что подтверждают приводимые ниже факты.

В начале июля 1916 г. германская подводная лодка «U-39», действовавшая в Средиземном море, получила задание высадить на Триполитанском побережье германо-турецкую миссию, которая должна была поднять восстание арабского населения против Италии. 8 и 9 июля миссия была высажена. После выполнения этого задания лодка до конца июля вела боевые действия против судоходства. 13 июля она была атакована бомбами с самолета, 20 июля вела бой с судном-ловушкой, затем с двумя минносцами и дозорным кораблем. В течение 27 и 28 июля отдельные члены миссии были приняты на лодку, после чего она направилась в Каттаро, потопив по пути торпедой итальянский военный транспорт.

11 октября после боя в районе Босфора с вооруженным турецким транспортом «Родосто», который загорелся от артиллерийского огня, русская подводная лодка «Тю-

лень» подобрала из воды для доставки в свою базу двух турок и шесть немцев.

На транспорт была высажена часть экипажа лодки, которая, потушив пожар, привела его в Севастополь*.

13 октября 1916 г. «U-39» подошла к берегу Триполи у Марса-эль-Брега, где высадила турецкого офицера и выгрузила военное снаряжение. 15 октября на берег были высажены другие члены миссии и выгружен оставшийся груз. 27 октября в том же пункте лодка приняла на борт турецкого офицера и миссию особого назначения, а 28 октября у Марса-эль-Брега — турецкого офицера и шейха, направившихся в Берлин, и возвратилась в базу, успешно выполнив свою задачу.

18 октября 1916 г. из Гельголанда в Средиземное море вышла подводная лодка «UC-20». По распоряжению морского генерального штаба она должна была доставить в один из пунктов побережья Французского Марокко пять офицеров сухопутного генерального штаба, двух солдат, оружие и боеприпасы. С большим трудом 14 ноября были высажены два офицера, два солдата и выгружена часть груза. После этого лодка вышла в океан по направлению к Канарским островам с целью захвата какого-либо судна для выгрузки на него оставшегося на лодке груза. Но захватить судно не удалось. 23 ноября лодка снова подошла к побережью Марокко, выгрузив 80 винтовок и около 10 000 патронов. Полная выгрузка снаряжения и высадка людей не осуществилась из-за того, что топливо на лодке подходило к концу и она вынуждена была уйти в Каттаро.

Приведенные эпизоды не исчерпывают всех случаев связи, которую поддерживало командование турецкой армии и правящие круги Турции с мусульманским населением северного побережья Африки. С конца 1915 г. германское командование предпринимало неоднократные попытки с помощью Турции разжечь «священную войну» мусульман против союзников. Вот почему связь между Турцией и Северной Африкой в это время была особенно оживленной, причем среди средств поддержания сообщений подводные лодки, обеспечивающие скрытность действий, занимали весьма значительное место.

* Подробности этой операции, представляющие большой интерес, изложены в книге Трусова Г. М. «Подводные лодки в русском и советском флоте». Судпромгиз, 1957, стр. 280—283.

30 мая 1917 г. на Кавказское побережье в тыл русской армии были высажены три агента с подводной лодки «UB-14». «Доставка трех агентов была тяжелой нагрузкой для маленькой подводной лодки. При длительном пребывании в подводном положении воздух так портился, что даже такая легкая работа, как выбирание подводного лота, выполнялась с трудом»*.

12 июня 1917 г. подводная лодка Черноморского флота «Нарвал», находившаяся в дозоре у Босфора, захватила турецкую моторную шхуну, но ввиду невозможности отвести приз в Севастополь потопила шхуну, предварительно сняв с нее мотор и часть груза, которые были доставлены в Севастополь.

Осеню 1917 г. одна из подводных лодок Балтийского флота, патрулировавшая у входа в Финский залив, подобрала и доставила в базу отважного авиатора Я. И. Нагурского и его моториста-пулеметчика, самолет которых получил повреждение в бою с немецкой авиацией и упал в море **.

К осени 1917 г. по согласованию между германским морским и армейским генеральными штабами в Берлине было решено оказать «содействие» автономистскому движению грузинских меньшевиков путем доставки подводными лодками в Грузию антисоветских агентов и вооружения. С этой целью «UB-42» вышла 5 октября из пролива Босфор, имея на борту пять агентов, деньги, оружие и боеприпасы. В связи с приемкой значительного количества грузов запасные торпеды были оставлены в базе. 8 октября лодка подошла к намеченному месту высадки в районе Поти. На берег был высажен на тузику один человек для связи. Вернувшись с берега, он сообщил, что высадка будет произведена вечером следующего дня на местной шлюпке. 9 октября на берег было доставлено 90 винтовок, 18 900 патронов, ящик с взрывчатыми веществами, 5 револьверов и деньги в сумме 370 000 рублей. После этого «UB-42» направилась в северо-восточную часть Черного моря.

* Г. Лорей. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Госвоениздат, 1938, стр. 380.

** Я. И. Нагурский впервые в истории авиации 17 сентября 1916 г. выполнил «мертвую петлю» на гидросамолете. В настоящее время Я. И. Нагурский живет в Варшаве.

13 ноября 1917 г. «UB-42» получила приказание высадить очередную группу агентов на Кавказское побережье между мысом Анакрия и Поти, а затем патрулировать в районе Новороссийска и у входа в Керченский пролив.

16 ноября в 16 часов она подошла к назначенному пункту высадки. Когда в 17 ч 22 мин лодка всплыла, на берегу были замечены условные световые сигналы. Командир лодки отправил на берег тузик с двумя агентами в сопровождении унтер-офицера и матроса. В 18 ч 18 мин неожиданно раздались ружейные выстрелы. Сигнальные огни погасли, тузик не возвращался, на запросы азбукой Морзе никто не отвечал. Лодка отошла в море. В 20 ч 45 мин командир лодки заметил справа приближающуюся парусно-моторную шхуну. «UB-42» передала на шхуну фонарем условный сигнал, но ответа не получила. После многократных, но безответных вызовов фонарем, направленных в сторону берега, лодка в 0 ч 40 мин 17 ноября легла на грунт. На рассвете она всплыла, но на берегу ничего не было видно. Недалеко от места высадки были обнаружены замеченная накануне парусно-моторная шхуна и моторный катер. С наступлением темноты в 18 ч 20 мин лодка снова всплыла. Условные световые сигналы не горели, на сигнализы азбукой Морзе по-прежнему ответа не было. Попытки связаться с берегом в последующие дни были также безрезультатны, и командир лодки от завершения высадки отказался.

Что же касается судьбы высажившихся агентов и сопровождавших их лиц из состава экипажа лодки, то они сразу же после высадки были арестованы.

Доставку оружия и агентов на подводных лодках с целью оказания «содействия» грузинским меньшевикам производили не только немецкие, но и английские подводные лодки. Такие же операции на отдельных участках Балтийского моря в начальный период гражданской войны и военной интервенции проводили и англичане.

Выше приведены лишь некоторые факты использования подводных лодок в транспортных целях, изложенные в хронологической последовательности с минимальными подробностями. Однако и этих фактов достаточно, чтобы после краткого описания действий подводной лодки «Дейчланд» сделать ряд принципиальных заключений.

власти, которые признали «Дейчланд» торговым судном. Основываясь на существующих тогда толкованиях соответствующих положений международного права, это давало возможность американским властям предоставить ей право неограниченного пребывания в порту, бесконтрольных сношений с берегом, а также приобретения, погрузки и вывоза товаров наравне с прочими торговыми судами.

2 августа, т. е. после трехнедельного пребывания в Балтике, «Дейчланд» вышла в обратный рейс и, несмотря на «охоту», которую организовали за ней англичане, 24 августа благополучно пришла в Бремен*.

Таким образом, подводная лодка (специальной постройки) оказалась в состоянии совершить переход через Атлантику и обратно со значительной по весу и важности грузом. Она оказалась единственным транспортным средством, способным решить эту сложную задачу скрытно.

Помимо практического значения, поход, несомненно, предполагал и другую более широкую цель — показать всему миру, что Германия имеет возможность получать стратегическое сырье из заморских стран, невзирая на английскую морскую блокаду, а также в случае необходимости сможет распространить действия подводных лодок против торгового судоходства не только на зону западных подходов к Англии, но и на такие удаленные районы, как острова Мадейра, Канарские острова, острова Зелёного мыса, побережье США. Эта цель была достигнута. Успешный поход лодки вызвал в странах, проводивших блокаду Германии, неистовый шум в прессе по поводу юридической правомерности захода подводных лодок под коммерческим флагом в американские порты.

Британское правительство предложило своему послу в Вашингтоне срочно настаивать перед правительством США на необходимости установления особого правового режима в отношении «коммерческих» подводных лодок. Англичане требовали применения в отношении «коммерческих» подводных лодок тех же положений международного права, которые действовали в отношении боевых подводных лодок.

* Сокращенный перевод книги П. Кенига, командира подводной лодки «Дейчланд», был опубликован в журнале «Морской сборник», 1917, № 9—10; 1918, № 1.

Американское правительство, заинтересованное в то время в торговых сношениях с Германией, отказалось считать «Дейчланд» военным кораблем. Но на этом дело не кончилось.

На состоявшейся 24 июля 1916 г. в Париже конференции представителей стран Антанты было признано необходимым обязать нейтральные государства, чтобы они не разрешали подводным лодкам воюющих стран, каково бы ни было их назначение, пользоваться их водами, рейдами, гаванями. Конференция высказала также и за то, чтобы всякая подводная лодка воюющего государства, проникшее в нейтральный порт, задерживалась*.

Американские власти, заинтересованные в торговле с Германией и в получении некоторых ценностей, заявили о признании невооруженных подводных лодок торговыми судами на время пребывания их в американских портах со всеми вытекающими из этого последствиями. Что же касается меморандума участников Парижской конференции, то он был расценен в США как прямое вмешательство в их (американские) внутренние дела.

Учитывая столь доброжелательную для Германии реакцию на решение Парижской конференции со стороны США, германское командование планировало еще ряд аналогичных походов.

В частности, в середине сентября 1916 г., т. е. примерно через две недели после возвращения подводной лодки «Дейчланд», с той же задачей из Вильгельмсхафена вышла в США подводная лодка «Бремен». Почти одновременно с ней в море была выслана лодка «U-53» **. Ее задача сводилась к обеспечению похода лодки «Бремен» и к нанесению удара по судоходству противника в наиболее удаленных районах Атлантики с целью продемонстрировать перед американцами реальность угрозы судоходству у берегов их континента***.

* «Морской сборник», 1925, № 6—7, стр. 47.

** Проф. Шталь в своем труде «Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914—1918 гг.», Государственное издательство, 1936, на стр. 120 по ошибке отождествляет «U-53» с подводной лодкой «Дейчланд».

*** Для обеспечения длительного пребывания лодки в море на нее было принято настолько много запасов в ящиках, мешках и корзинах, что переход из одного отсека в другой в первые дни похода был почти невозможным. В начале похода часть личного состава вынуждена была отдыхать стоя.

Однако поход подводной лодки «Бремен» оказался менее удачным — примерно в 300 милях к югу от Исландии она была обнаружена английскими вспомогательными крейсерами «Алзетиен» и «Мантуа» из состава 10-й эскадры и в результате таранного удара потоплена.

В октябре — ноябре «Дейчланд» совершила второй поход в США. Однако вскоре после этого попытки доставки грузов из США были прекращены, а «комерческие» подводные лодки, в том числе и строившиеся, были переоборудованы в боевые («U-151» — «U-157») и использованы для действий против судоходства*.



Рис. 1. Подводная лодка «Дейчланд» после ее вооружения в 1917 г.

Вполне возможно, что одним из факторов, побудивших немецкое командование принять такое решение, явился протест держав Антанты (в первую очередь Франции) на Парижской конференции. Кроме того, потребность в лодках для действий на морских сообщениях противника все время возрастала. Но решающим обстоятельством, заставившим переоборудовать лодки типа «Дейчланд» из «комерческих» в боевые, несомненно, было вступление США в апреле 1917 г. в войну против Германии, положившее конец торговли с североамериканским континентом. 10 февраля 1917 г. первая «комерческая» лодка уже вошла в состав боевого флота.

В результате переоборудования «Дейчланд», переименованная в «U-155», получила на вооружение два 150-мм орудия, два носовых торпедных аппарата и 12 запасных

* Данные о дальнейшей судьбе этих подводных лодок см. в справочнике «Die deutschen Kriegsschiffe 1915—1936» von Erich Gröner, Berlin, 1937, S. 144—145.

торпед. Если сравнить это вооружение, например, с вооружением лодок серии «UB», имевших в три раза меньшее водоизмещение, но в два раза больше торпедных аппаратов, и учесть, что первые имели плохую управляемость при погружении, то будет ясно, что боевые качества переоборудованных лодок оказались не слишком высокими. Несмотря на это, они все же совершили по нескольку боевых походов.

Так, например, один из походов «U-155» летом 1917 г. продолжался 105 дней. За это время она прошла 10 220 миль, из которых 620 — в подводном положении*. Лодка потопила 19 торговых судов преимущественно артиллерийским огнем и подрывными патронами. Кроме того, находясь у Азорских островов, 4 июля она обстреляла город Понта-Делгада.

Таким образом, несмотря на существенные конструктивные недостатки по сравнению с подводными лодками, которые строились как боевые, «комерческие» подводные лодки оказались в состоянии после переоборудования действовать в более удаленных районах, чем боевые.

Заканчивая краткое рассмотрение использования «комерческих» подводных лодок, можно сделать вывод, что подводные лодки типа «Дейчланд» были первыми подводными лодками, специально построенными для решения задач скрытной транспортировки грузов, и являлись классическими блокадопрорывателями.

Небольшой опыт использования этих лодок показал, что хотя подводный блокадопрорыватель и менее рентабелен, чем надводный, но зато намного надежнее. Остается добавить, что «комерческие» подводные лодки появились при следующей обстановке. Немцы не ожидали длительной войны: после форсирования Марны предполагалось окружить под Парижем главные силы французской армии и добиться ее капитуляции, на что, по расчетам кайзеровского генерального штаба, необходимо было только 2—3 месяца. Поэтому, несмотря на численное превосходство британского флота над немецким, никто не учитывал и даже не произносил слова «блокада». Наиболее дефицит-

* Другая подводная лодка этой же серии «U-151» совершила поход продолжительностью 131 день. Максимальная дальность плавания переоборудованных лодок составляла при скорости 5,5 узла около 25 000 миль.

ное сырье — каучук — был накоплен в мирное время для кратковременной войны. Когда же все предвоенные расчеты рухнули и влияние блокады стало не только теоретически понятным, но и практически ощутимым, немцы спешно приступили к строительству головной лодки «Дейчланд», которая могла отойти от Фленсбургской верфи только 28 марта 1916 г. Так ошибки «большой стратегии» сорвали решение одной из частных задач, которая, конечно, не повлияла бы на исход войны, но значительно облегчила снабжение военной промышленности Германии дефицитными видами материалов.

Нетрудно предположить, что успех первых подводных блокадопрорывателей сразу же после перехода к длительной войне повлиял бы на поведение морского командования обеих враждующих сторон. Фактически же подводная лодка «Дейчланд» осталась одиночкой, а ее походы в США как бы уникальным экспериментом.

Некоторые, не подведенные ранее итоги первой мировой войны

После того как окончилась первая мировая война, внимание всех морских штабов и военно-морских историков было сосредоточено прежде всего на подведении общих итогов боевых действий подводных лодок против судоходства и частично против боевых кораблей. Успехи нового рода сил и огромные потери, нанесенные подводными лодками торговому флоту, буквально затмили все остальные виды их деятельности, и поэтому главным содержанием книг и статей, посвященных подводной войне, являлись разработка способов, направленных на защиту морских сообщений, описание системы конвоев, данные о потерях подводных лодок, описание отдельных эпизодов (атак подводных лодок и контратак кораблей охранения) и т. п.

Впрочем, подход к подведению основного итога — к подсчету потерь тоннажа от подводных лодок — был настолько неодинаковым, что достоверной картины по этому вопросу нет и по сей день.

Так, например, в работе Гибсона и Прендергаста * дан-

* Р. Гибсон и М. Прендергаст. Германская подводная война 1914—1918 гг. Перевод с английского. Госвоениздат, 1937, стр. 476.

ные о потерях тоннажа от подводных лодок приводятся в четырех вариантах. По приводимым ими сведениям, взятым из английской Белой книги, потери в торговом тоннаже от германских подводных лодок за всю войну 1914—1918 гг. составили 5554 судна общим тоннажем 12 191 996 брутто-рег. т.

Михельсен определяет потери тоннажа в 12 967 699 брутто-рег. т*, а по Лоуренсу потери составили 6579 судов тоннажем 12 723 841 брутто-рег. т**.

Итак, сколько источников, столбик и различных цифр.

Но как бы там ни было, все же общий итог боевых действий подводных лодок был подведен, причем порядок коначных цифр оказался настолько близким, что расхождения можно считать непринципиальными.

Что же касается транспортной деятельности подводных лодок, то она на фоне общего хода подводной войны выглядела настолько скромно, что ей не было уделено почти никакого внимания, если не считать кратких упоминаний в объемистых книгах об отдельных эпизодах высадки агентов или выгрузки боеприпасов с подводных лодок без малейшей попытки проанализировать характер именно этого рода деятельности лодок. И, пожалуй, единственным свидетельством того, что транспортное использование подводных лодок, главным образом «коммерческих», не прошло бесследно, было особое упоминание о них в Версальском мирном договоре.

В этом документе в разделе II части 5 в ст. 181, устанавливавшей предельные лимиты численности вооруженных судов Германии, было записано: «Они не должны заключать в себе никаких подводных судов»***.

Далее, в ст. 188 было сформулировано еще одно общее определение: «По истечении месячного срока со вступления в силу настоящего Договора все германские подвод-

* А. Михельсен. Подводная война 1914—1918 гг., стр. 137.

** А. П. Александров, И. С. Исаков, В. А. Белли.

Операции подводных лодок, т. I, стр. 117.

*** Версальский мирный договор. Полный перевод с французского подлинника под редакцией проф. Ю. В. Ключникова и Андрея Сабанина. Литиздат НКИД, 1925, стр. 72 (подчеркнуто здесь и далее начиная с Авт.).

ные суда, а также подъемные суда и доки для подводных судов, включая и плавучую базу-мастерскую, должны быть сданы Главным Союзным и Объединившимся Державам»*.

Наконец, ст. 191 касалась непосредственно транспортных лодок. Она гласила: «Постройка и приобретение всяких подводных судов, даже торговых, будут воспрещены Германии»**.

Как видно, дипломаты в данном случае проявили большую проницательность, чем их военные и морские коллеги.

На Вашингтонской конференции представители Англии пытались добиться полного запрещения строительства и сопровождения подводных лодок вообще, но, встретив решительное возражение со стороны США, Франции, Японии и других стран, потерпели полный провал***.

Попытка восполнить пробел в освещении опыта использования подводных лодок для транспортных целей в период первой мировой войны была предпринята только много лет спустя после окончания войны в упоминавшейся выше работе советских авторов А. П. Александрова, И. С. Исакова и В. А. Белли.

В ней основные случаи транспортного использования подводных лодок были сгруппированы в главе «Особые и диверсионные операции подводных лодок», а деятельность подводной лодки «Дейчланд» была выделена в самостоятельный подраздел в главе о международном праве. Кроме того, в главе, излагающей общие выводы, сделано оправдание, давшее себя впоследствии принципиальное заключение. Оно сводилось к следующему: «Опыт транспортной работы больших подлодок и высадок диверсионных десантных партий с лодок малого тоннажа во время мировой войны показывает на большие перспективы этого вида деятельности подлодок. Следует считаться с возможностью такого рода операций капиталистических флотов и в современной войне (подводный десант), особенно при специальном оборудовании лодок и

* Версальский мирный договор, стр. 74.

** Там же, стр. 74.

*** Подробности см. в работе Л. Иванова и П. Смирнова «Англо-американское соперничество». Институт мирового хозяйства и мировой политики, 1933, стр. 43.

взаимодействии с десантами, высаживающимися с воздуха или с надводных судов»*.

Но и это заключение нельзя в полной мере считать общим выводом из практики использования подводных лодок в транспортных целях в период первой мировой войны. Правда, опыт транспортной деятельности подводных лодок, как это видно из фактов, приведенных выше, был сам по себе ограниченным, однако он позволяет, хотя и с запозданием, подвести следующие итоги:

Во-первых, подводные лодки были использованы для транспортных целей только в тех случаях, когда задача транспортировки необходимо было решать скрытно, а другие силы обеспечить этой скрытности не могли. Вряд ли можно допустить, что, например, Кэзмент мог бы предпринять свое путешествие на лайнере или что агенты, пребывавшие на побережье Северной Африки, могли использовать для этого обычные торговые суда. Способность подводной лодки скрытно выходить из своей базы, скрытно передвигаться морем и скрытно подходить к назначенному пункту создала ей неоспоримые преимущества перед всеми прочими классами кораблей и явилась основным аргументом в пользу ее привлечения к скрытному решению транспортных задач**.

Во-вторых, возможность использования подводных лодок для транспортных целей была осознана командованием флотов всех воевавших стран, но практически она была наиболее широко использована немецким флотом, в меньшей степени русским и английским флотами и вообще не была использована японским, французским, американским и итальянским флотами.

В-третьих, уже в первую мировую войну стало ясно, что обстановка вынуждает использовать для транспортных целей как боевые лодки, ограниченная вместимость которых совершенно очевидна, так и специально построенные транспортные подводные лодки, увеличение вместимости которых возможно только за счет ослабления вооружения

* А. П. Александров, И. С. Исаков и В. А. Белли. Операции подводных лодок, т. I, стр. 399.

** Для характеристики возможностей скрытного передвижения подводных лодок небезынтересно напомнить, что только в 1917 г. германские подводные лодки смогли пройти незамеченными через Английский канал (Ла-Манш) более 300 раз.

и понижения требований к другим тактико-техническим элементам.

В-четвертых, для выполнения транспортных задач в основном привлекались боевые подводные лодки, которые никаких специальных переоборудований перед выполнением заданий не проходили. Их подготовка к выполнению заданий ограничивалась лишь тем, что они в ряде случаев оставляли в базе часть штатного запаса своих торпед. Наиболее подходящими для решения транспортных задач, по утверждению Гайера, были подводные лодки-заградители.

В-пятых, для решения особо сложной транспортной задачи — скрытной доставки значительного количества особо важных грузов на большие расстояния — в Германии были созданы и использованы подводные лодки, специально предназначенные для этой цели, которые при ином развитии международных отношений могли бы сыграть более значительную роль в обеспечении Германии стратегическим сырьем.

В-шестых, боевые подводные лодки выполняли специальные задания по транспортировке и как основную задачу, когда, выполнив предписание, они возвращались в базу, и как попутную, когда после высадки пассажиров или выгрузки груза лодки продолжали крейсерство с задачей действовать против судоходства. Выполнение транспортных задач подводными лодками не противопоставлялось их действиям против судоходства, для которых на протяжении всей войны в основном они и предназначались.

В-седьмых, и это особенно важно, уже в ходе первой мировой войны, помимо перевозки грузов, в том числе оружия, боеприпасов, продовольствия, ценностей и т. д., наметился ряд других видов транспортного использования подводных лодок:

— высадка разведывательных и диверсионных групп (или отдельных агентов) на побережье противника или нейтральных стран как для действий против важных объектов на берегу, так и для установления связи с теми политическими группировками (или их лидерами) на территории противника, которые намечалось привлечь на свою сторону и использовать для борьбы с противником;

- спасение личного состава (своего и противника) в море и транспортировка спасенных в базу;
- содействие побегу (скрытной эвакуации) отдельных лиц или групп с побережья противника;
- буксировка в подводном положении других подводных лодок с грузами и людьми;
- доставка специальной почты.

Конечно, повторяемость всех этих вариантов использования была неодинаковой и некоторые из них, можно сказать, были только опробованы. Важно то, что различные виды транспортной деятельности подводных лодок в последующем получили свое дальнейшее развитие, а некоторые из них стали штатными.

В заключение необходимо сделать еще вывод о том, что подводные лодки оказывались не в состоянии выполнить задачи по скрытной переброске людей или грузов лишь в тех случаях, когда сведения о предстоящих действиях подводной лодки распространялись чрезмерно широко и доходили до противника или когда в районе предстоящих операций происходило резкое изменение обстановки, а команда лодки об этом не знала.

Таковы основные итоги и выводы из опыта использования подводных лодок в транспортных целях в период первой мировой войны.

Пример из практики мирного времени

Несмотря на значительное число примеров использования подводных лодок для транспортных целей в период первой мировой войны, необходимо напомнить еще о предпринятой в 1931 г. попытке английского исследователя Д. Х. Уилкинса провести подледные исследования в высоколatitudeй Арктике и проникнуть к Северному полюсу на подводной лодке *.

Уговорив известного полярника Х. У. Свердрупа возглавить научную часть экспедиции, он пытался купить или арендовать подводную лодку в США, но из этого ничего не вышло.

Выход из затруднения был найден с помощью судостроительной фирмы Лейка. Последней удалось с санкции

* История этого хотя и безуспешного, но интересного предприятия описана в книге Харальда Свердрупа «Во льды на подводной лодке». Перевод с норвежского. Географиз, 1958.

морского министерства США арендовать у военно-морского ведомства США подводную лодку «О-12», построенную этой же фирмой в 1917 г. и находившуюся в резерве американского флота на консервации*.

Арендная плата составила при этом всего лишь один доллар в год. Неизмеримо дороже обошлось оборудование и специальное снабжение лодки и экспедиции в целом, для чего Уилкинс получил большую финансовую поддержку. Она была оказана фирмой Лейка и газетным королем США У. Херстом. Подлинная подоплека такого участливого отношения к Уилкинсу и Свердрупу не случайна.

Прежде всего в этой экспедиции было заинтересовано военно-морское министерство США, которое и санкционировало использование подводной лодки, сохранив за собой право использовать не только проектные, но и рабочие чертежи всех переделок и специального оборудования. Оно же содействовало укомплектованию экипажа «Наутилуса» американскими офицерами и матросами специалистами-подводниками, включая и командира подводной лодки С. Дэненхаузера. Наконец, разрешив судостроительному ведомству передать лодку в аренду за символическую сумму в один доллар, морское министерство по сути дела внесло свой «пай» в фонд экспедиции, без чего она вообще не могла бы состояться. Все это позволяет утверждать, что по существу данная экспедиция была экспедицией американского военно-морского флота, проведенной под именем Свердрупа и Уилкинса.

Заинтересованность фирмы Лейка заключалась в том, что успех экспедиции давал ей непревзойденный материал для рекламы не только строящихся подводных лодок, но и всех производимых на ее предприятиях предметов специального снабжения и оборудования. А бизнесмен газетчик Херст охотно шел на частичное финансирование экспи-

* «О-12» имела водоизмещение 485/556 т, 2 дизеля по 500 л. с., 2 электромотора по 190 л. с., полную надводную скорость 14 узл., экономическую скорость 11 узл., дальность плавания при экономической скорости и нормальном запасе соляра 3600 миль, а при заполнении всех наружных отсеков — почти вдвое больше, подводную экономическую скорость 3 узла, соответственно дальность плавания около 126 миль (Свердруп в книге считает 220 км). После переоборудования лодка получила название «Наутилус» (в целях рекламы на церемонию переименования был приглашен внук знаменитого французского писателя Жюля Верна).

педиции по той простой причине, что оговорил себе право монопольной публикации всех сообщений о ходе экспедиции более чем в 50 газетах. Научные результаты экспедиции его не интересовали.

Но вернемся к подводной лодке. Она была оборудована специальными устройствами и приспособлениями, которые должны были обеспечить ей плавание подо льдом и периодическое сообщение с внешним миром путем просверливав-

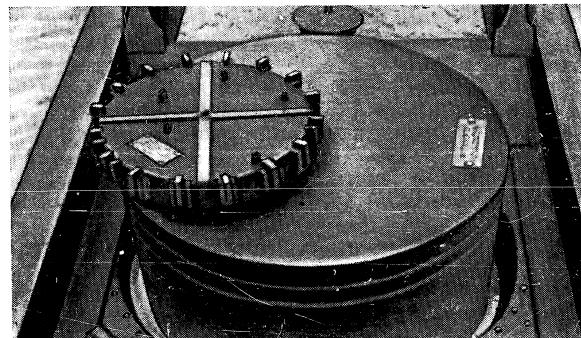


Рис. 2. Верхняя часть ледового бура подводной лодки «Наутилус» с резцом диаметром 70 см

ния льда специальными бурами, смонтированными в перископических трубах (одна — для забора воздуха вроде современного «шнорхеля», другая, большего диаметра, — для выхода людей из лодки на поверхность льда). После переоборудования состоялся переход в Норвегию, где на борт были принятые необходимая аппаратура для полярных океанографических наблюдений, снаряжение для экипажа и продовольствие. Кроме того, в Норвегии на лодку прибыли и научные сотрудники.

12 августа 1931 г. «Наутилус» вышел в море. К кромке полярного льда лодка подошла с большим опозданием. Горизонтальные рули были потеряны еще до начала серьезных испытаний. Уилкинс и Свердруп, не желая сразу при-

знать своего поражения, попытались поднырнуть под ледяные поля. Но вскоре они были вынуждены свернуть свою экспедицию.

При всем уважении к авторитету Х. У. Свердрупа как исследователя Арктики эту затею нельзя квалифицировать иначе как авантюру. И все же, несмотря на подобную оценку и более чем скромные итоги, экспедиция в плане рассматриваемой темы заслуживает внимания.

Прежде всего попытку проникновения к центру Арктического бассейна на подводной лодке с научными целями можно считать теоретически оправданной, если учесть, что самолеты были предприняты в 1930—1931 гг., когда ни самолеты, ни управляемые аэростаты еще не были подготовлены к решению подобной задачи, а первые шаги их в этом направлении породили известное разочарование*.

Походы С. О. Макарова на «Ермаке», встретившие самое недоброжелательное отношение со стороны консервативных кругов царской России, также не разрешили этой проблемы, а молодая Советская республика, решая более важные задачи развития народного хозяйства, еще не могла приступить к широким работам по освоению Арктики и ограничивалась лишь подготовкой к ним. Поэтому было логично искать возможности достижения полюса (или непосредственно прилегающих к полюсу зон) не только над льдом, но и подо льдом.

Но самое главное с точки зрения темы настоящей работы состояло в том, что подводная лодка, избранная для этих целей, прошла специальное переоборудование.

Кроме того, в процессе подготовки к походу на лодку было принято огромное количество снаряжения и особенно повседневных запасов для увеличения ее автономности, поскольку она выходила в экспедицию одна, без сопровождения плавбазы и без перспективы использования промежуточных пунктов снабжения. Но наиболее примечательным было то, что на лодку было принято так много специаль-

* Напомним, что попытки Бэрда и Амундсена — Элсворта — Нобиле относятся к 1926 г., а повторная попытка Амундсена — Нобиле — к 1928 г. Самолет Бэрда и аэростат «Норгэ», пролетевшие над полюсом, не дали многоного с научной точки зрения, а катастрофа с дирисжаблем «Италия» как бы подтвердила ненадежность выбранного транспортного средства.

ных приборов и оборудования, которые лодка должна была доставить в район наблюдений, что эта, можно сказать, рекордная загрузка всех ее главных и междубортовых отсеков создала исключительно сложные условия обитаемости и обслуживания механизмов*.

Однако поспешное и примитивное переоборудование подводной лодки для специальных целей в данном случае должных результатов не дало. В этом отношении заслуживает внимания окончательное заключение о выборе типа корабля, сделанное Уилкином. «Нам следовало бы использовать подводную лодку,— писал он,— специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус», который есть и будет подходящей военной подводной лодкой...»**.

Опыт экспедиции показал, что, несмотря на широкую помощь технических органов военно-морского департамента США, в то время совместить элементы транспортного подледного судна с боевой подводной лодкой было невозможно.

Рассмотренный случай использования подводной лодки не является типичным и только отчасти может быть отнесен к категории примеров их транспортного применения (в той же мере, как любое надводное судно, привлекаемое к океанографическим и другим экспедициям, когда оно служит средством транспортировки личного состава, приборов, соответствующего снаряжения и целых лабораторий к местам наблюдений). Формально поход «Наутилуса» можно было бы изъять из перечня примеров транспортного использования подводных лодок, но это было бы неправильно по существу, так как основная задача лодки все же состояла в транспортировке людей и приборов к тому месту, куда другими средствами эти приборы доставить было нельзя.

21 мая 1937 г. отряд советской авиации (экспедиция О. Ю. Шмидта для организации дрейфующей станции «Северный полюс № 1») приземлился на Северном полюсе. Это было событие, на длительное время переключившее

* При оценке степени загрузки и обитаемости надо учитывать, что в качестве боевой лодка «О-12» имела по штату 3 офицера и 30 человек команды, а в полярной экспедиции на ней было 2 офицера, 14 человек команды и 3 научных работников, т. е. 19 вместо 33.

** Харальд Свердруп. Во льды на подводной лодке, стр. 50.

знат своего поражения, попытались поднырнуть под ледяные поля. Но вскоре они были вынуждены свернуть свою экспедицию.

При всем уважении к авторитету Х. У. Свердрупа как исследователя Арктики эту затею нельзя квалифицировать иначе как авантюру. И все же, несмотря на подобную оценку и более чем скромные итоги, экспедиция в плане рассматриваемой темы заслуживает внимания.

Прежде всего попытку проникновения к центру Арктического бассейна на подводной лодке с научными целями можно считать теоретически оправданной, если учесть, что она была предпринята в 1930—1931 гг., когда ни самолеты, ни управляемые аэростаты еще не были подготовлены к решению подобной задачи, а первые шаги их в этом направлении породили известное разочарование*.

Походы С. О. Макарова на «Ермаке», встретившие самое недоброжелательное отношение со стороны консервативных кругов царской России, также не разрешили этой проблемы, а молодая Советская республика, решая более важные задачи развития народного хозяйства, еще не могла приступить к широким работам по освоению Арктики и ограничивалась лишь подготовкой к ним. Поэтому было логично искать возможности достижения полюса (или непосредственно прилегающих к полюсу зон) не только над льдом, но и подо льдом.

Но самое главное с точки зрения темы настоящей работы состояло в том, что подводная лодка, избранная для этих целей, прошла специальное переоборудование.

Кроме того, в процессе подготовки к походу на лодку было принято огромное количество снаряжения и особенно повседневных запасов для увеличения ее автономности, поскольку она выходила в экспедицию одна, без сопровождения плавбазы и без перспективы использования промежуточных пунктов снабжения. Но наиболее примечательным было то, что на лодку было принято так много специаль-

* Напомним, что попытки Бэрда и Амундсена — Элсвурта — Нобиле — относятся к 1926 г., а повторная попытка Амундсена — Нобиле — к 1928 г. Самолет Бэрда и аэростат «Норгэ», пролетевшие над полюсом, не дали многоного с научной точки зрения, а катастрофа с дирижаблем «Италия» как бы подтвердила ненадежность выбранного транспортного средства.

ных приборов и оборудования, которые лодка должна была доставить в район наблюдений, что эта, можно сказать, рекордная загрузка всех ее главных и междубортовых отсеков создала исключительно сложные условия обитаемости и обслуживания механизмов *.

Однако поспешное и примитивное переоборудование подводной лодки для специальных целей в данном случае должных результатов не дало. В этом отношении заслуживает внимания окончательное заключение о выборе типа корабля, сделанное Уилкинсом. «Нам следовало бы использовать подводную лодку,— писал он,— специально построенную для нашей работы, а не «Наутилус», который есть и будет подходящей военной подводной лодкой...» **.

Опыт экспедиции показал, что, несмотря на широкую помощь технических органов военно-морского департамента США, в то время совместить элементы транспортного подлодного судна с боевой подводной лодкой было невозможно.

Рассмотренный случай использования подводной лодки не является типичным и только отчасти может быть отнесен к категории примеров их транспортного применения (в той же мере, как любое надводное судно, привлекаемое к океанографическим и другим экспедициям, когда оно служит средством транспортировки личного состава, приборов, соответствующего снаряжения и целых лабораторий к местам наблюдений). Формально поход «Наутилуса» можно было бы изъять из перечня примеров транспортного использования подводных лодок, но это было бы неправильно по существу, так как основная задача лодки все же состояла в транспортировке людей и приборов к тому месту, куда другими средствами эти приборы доставить было нельзя.

21 мая 1937 г. отряд советской авиации (экспедиция О. Ю. Шмидта для организации дрейфующей станции «Северный полюс № 1») приземлился на Северном полюсе. Это было событие, на длительное время переключившее

* При оценке степени загрузки и обнадеживаемости надо учитывать, что в качестве боевой лодки «О-12» имела по штату 3 офицера и 30 человек команды, а в полярной экспедиции на ней было 2 офицера, 14 человек команды и 3 научных работника, т. е. всего 33.

** Харальд Свердруп. Во льды на подводной лодке, стр. 50.

основное внимание полярников, как ученых, так и военных, на возросшие возможности современной авиации, включая и вертолеты*.

Конечно, сама по себе идея подледного плавания при этом не была дискредитирована.

Помимо похода «Наутилуса», уместно напомнить, что еще задолго до второй мировой войны было известно об использовании подводных лодок для выполнения гравиметрических наблюдений. При этом обычно боевые подводные лодки предавались в распоряжение соответствующих британских, американских или других институтов, которые, используя специальную аппаратуру, временно установленную на лодках, проводили совместно с флотом в намеченных районах мирового океана серию наблюдений в подводном положении на различных глубинах.

В том и в другом случае существа дела заключалось во временном приспособлении боевой подводной лодки (установка приборов), которая в процессе наблюдений служила в качестве передвигающейся и погружающейся платформы специального назначения.

Возможность повторения аналогичных примеров в будущем (как в мирное, так и в военное время) для различия областей естествознания совершенно очевидна. Конечно, постройка специальных подводных лодок, в частности только для гравиметрических наблюдений, нецелесообразна, так как для этого можно использовать обычные боевые лодки, поскольку установка необходимых приборов не лишает их боевых качеств, а лишь в известной степени на некоторое время снижает эти качества.

В чем принципиальное отличие использования «Наутилуса» или других лодок, погружавшихся с научной целью, от всех иных вариантов использования подводных лодок

* В своем предисловии к русскому переводу книги Х. Свердруп еще в конце ноября 1934 г. писал: «Я очень рад этому (выходу книги в Советском Союзе.—Авт.) потому, что СССР, заинтересованный в арктических областях больше, чем какая-либо иная страна, за последние годы продвинул арктические исследования вперед совершенно исключительным образом. Современные вспомогательные средства, ледоколы и самолеты, применяются СССР в размерах, далеко превзошедших мои самые смелые предположения». (Харальд Свердруп. Во льды на подводной лодке, стр. 3.)

для транспортных целей в период первой мировой войны? Оно заключается в том, что формально здесь главное свойство лодки — возможность скрытного выполнения задания — не является основным или главным признаком, присущим почти всем другим видам использования подводных лодок. Однако отсутствие необходимости соблюдения скрытности надо понимать условно, так как, несмотря на формальную несекретность, факт самих походов и их результаты часто не публикуются. Кроме того, почти любой поход с научной целью легко может перерасти в поход с разведывательной целью, когда присутствие гражданских ученых и наличие исследовательской приборной техники может быть обращено на скрытое решение разведывательных задач.

В этом случае скрытность опять приобретает доминирующее значение, т. е. становится главным фактором, обуславливающим передачу выполнения подобных задач именно подводным лодкам.

Пока на основе сказанного уместно ограничиться предварительной констатацией того, что в ряде случаев подводные лодки привлекались к транспортировке групп людей и приборов, предназначавшихся для специальных научных исследований.

**Некоторые
сведения
о предвоенном
состоянии
подводных флотов**

Оценка подводных лодок как средства борьбы главным образом против торгового судоходства, сформировавшаяся после первой мировой войны и в известной мере укрепившаяся после неудавшейся попытки британской делегации на Вашингтонской конференции добиться запрещения подводных лодок, получила всеобщее признание. Поэтому, разрабатывая кораблестроительные программы, все наиболее крупные капиталистические страны неизменно включали в них и подводные лодки. Даже Германия, которой строительство и содержание подводных лодок в составе флота по Версальскому мирному договору были запрещены, в результате англо-германского морского соглашения от 18 июня 1935 г. получила незаконную санкцию на создание подводных сил.

Подсчеты, сделанные на основании опубликованных материалов, показывают, что к началу второй мировой

войны наиболее крупные страны имели в составе флотов: Англия — 56 подводных лодок, Франция — 78, США — 111, Япония — 62, Германия — 57, Италия — 115.

Удельный вес тоннажа подводных лодок в общем тоннаже военно-морских флотов наиболее крупных капиталистических стран составлял: в Англии — 3,3, в США — 4,0, в Японии — 7,9, в Германии — 12,5 и в Италии — 15,7%. Эти цифры говорят о том, что в предвоенный период Япония, Германия и Италия уделяли подводным силам значительно больше внимания, чем Англия и США. Причины этого, по-видимому, состояли в том, что, с одной стороны, Япония, Германия и Италия готовили свои флоты главным образом к борьбе на морских сообщениях, а с другой — повышением удельного веса подводных лодок в составе флота стремились компенсировать относительную общую слабость своих флотов.

Так, например, один из основных идеологов гитлеровского флота Дениц незадолго до начала второй мировой войны писал: «Мировая война показала значение подводной лодки для войны против торговли. Ее пригодность к этому в выдающейся степени поконится на вышеназванной способности подводной лодки быть в состоянии вторгаться в район морских сообщений противника без того, чтобы перед этим было необходимо завоевать в этом районе господство. Поэтому подводная лодка должна всегда употребляться морскими державами второго ранга, которые из-за недостаточности их флотов не имеют никакого другого средства для нападения против морских коммуникаций сильнейшей морской державы»*.

При этом, по-видимому, именно это сознание своего положения морских держав второго ранга и привело к тому, что удельный вес подводных сил в составе флотов Италии и Германии был намного выше, чем в составе флотов США и Англии. Япония, несмотря на относительно мощный линейный и авианосный флот, при подготовке к борьбе на Тихом океане с американскими морскими силами также стремилась компенсировать свою сравнительную слабость усилившим подводных сил. Здесь необходимо отметить и еще одну особенность подводных сил Германии, Италии и

* Цитируется по книге В. А. Алафузова «Доктрины германского флота». Воениздат, 1956, стр. 159—160.

Японии. Именно в этих странах в период между первой и второй мировыми войнами зародилась идея создания и применения новых видов оружия, которое можно было бы использовать против превосходящего противника на принципе внезапности, достигаемой путем скрытной переброски этого оружия в нужный район и неожиданного нанесения удара.

Так, например, в Германии был разработан проект подводной лодки, рассчитанной на приемку двух торпедных катеров водоизмещением 10 т. Катера предполагалось принимать в ангар круглого сечения позади боевой рубки. Спуск на воду и приемка торпедных катеров должны были производиться при погружении надстройки подводной лодки до такого положения, когда ангар достаточно затоплен для входа и выхода катера*.

По ряду причин подводные лодки этого проекта не строились, но сама по себе идея использования подводной лодки в качестве своеобразного транспортера дискредитирована не была. Убедительным свидетельством этого является тот факт, что позже она была осуществлена в итальянском, японском и даже в английском флотах.

Так, например, в книге бывшего офицера итальянского флота Боргезе «Десятая флотилия» говорится, что зарождение нового оружия происходило в обстановке нарастания угрозы войны с Англией в 1935 г., когда Италия ничего не могла противопоставить англичанам в случае войны. В такой обстановке итальянцы пришли к заключению, что «нужно создать какое-то оружие разрушения, внезапное применение которого в удачно выбранный момент вызвало бы «значительное ослабление морских сил противника в начальный период войны, благодаря новизне средства и решительности атакующих»**.

В результате поисков такого оружия, производившихся с учетом опыта удачной атаки и потопления 1 ноября

* Stark S. German U-boat design and production. «Journal of the American Society of Naval Engineers», 1948, № 60.

** В. Боргезе. Десятая флотилия МАС. Перевод с итальянского. Издательство иностранной литературы, 1957, стр. 10. (При пользовании этим источником следует иметь в виду, что книга Боргезе, хотя и содержит обильные фактические сведения, все же является не историческим исследованием, а работой, направленной на самовосхваление и на создание ореола славы бывшим подводникам фашистской Италии.)

Г л а в а I

1918 г. в Пуле линейного корабля «Вирибус Унитис», в Италии была создана человекоуправляемая торпеда с экипажем из двух человек. С 1936 по 1939 г. проводились многочисленные испытания и доработки этого средства борьбы на море, а также обсуждался вопрос о том, с помощью каких средств это оружие должно доставляться в район операции. Выбор пал на подводную лодку. Предположения о доставке человекоуправляемой торпеды в район ее использования на самолете отпали ввиду слабости морской авиации, а также из-за того, что самолет как средство транспортировки и с точки зрения технической, и по соображениям скрытности был менее надежным, чем подводная лодка.

Одновременно с немцами и итальянцами работу над «малыми» средствами, которые можно было бы использовать в войне, вели и японцы. Они пришли к идее использования «малых» средств лишь в 1936 г. и вскоре приступили к практическому ее осуществлению — строительству сверхмалых подводных лодок, а по готовности последних без промедления начали опыты по их транспортировке обычными боевыми подводными лодками.

Таким образом, еще до начала второй мировой войны в ряде стран пришли к выводу, что подводная лодка, обладающая возможностью действовать скрытно, может быть использована не только для борьбы против судоходства и нанесения ударов по боевым кораблям противника, но и для решения задач особого рода — скрытной транспортировки «малых» средств ведения войны. Характерно, что это произошло в первую очередь в тех странах, которые считали себя слабее своих вероятных противников в надводных силах и которые уделяли больше внимания общим вопросам использования подводных лодок в предстоящей войне. В какой мере эти идеи были осуществлены после начала второй мировой войны, будет видно из последующих глав.

Г л а в а II

ТРАНСПОРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Готовясь к войне, германское командование придавало исключительно большое значение борьбе на морских соединениях противника. В связи с этим программа кораблестроения, известная как план «Z», предусматривала создание мощного подводного флота, хорошо сбалансированного с надводными силами, способными в составе крупных маневренных соединений эффективно действовать против охраняемых конвоев противника. Согласно плану «Z» к 1943—1944 гг. намечалось построить более 200 подводных лодок, что с учетом лодок, построенных в предшествовавший период времени, должно было довести их общую численность до 267 единиц*.

Но обстоятельства сложились таким образом, что война началась намного ранее тех сроков, к которым предполагалось закончить выполнение судостроительной программы, поэтому к началу войны в составе германского флота было лишь 57 подводных лодок**. Из них одна лодка использовалась для экспериментальных целей, четыре лодки находились в стадии испытаний, а три вообще не могли быть использованы для боевых действий. Следовательно, в состоянии полной готовности к началу боевых действий было лишь 49 подводных лодок.

* «Brassey's Naval Annual 1948». London, 1948, p. 33.

** По состоянию на 1 сентября 1939 г. 18 подводных лодок находились в Атлантике на подходах к Англии, 21 предназначалась для использования в Северном море и 18 находились в Балтийском море.

Оценка состояния подводных сил гитлеровскими адмиралами

штаб руководства войны в высшей степени тревожный меморандум. В нем обращалось внимание на ограниченность подводных сил Германии, на невозможность добиться желаемых результатов войны и излагались соображения о необходимости повышения темпов строительства подводных лодок.

В частности, он писал: «Основная задача флота в этой войне — борьба с Англией. Основой военных действий против Англии, одной и единственной возможностью поставить ее на колени силами нашего военно-морского флота является нарушение ее морских коммуникаций в Атлантике. Поскольку мы не располагаем достаточными надводными силами, которые бы были в состоянии выполнить эту задачу, основная тяжесть ложится на подводные лодки.

Но даже если бы наши надводные силы соответствовали этой задаче, все-таки подводная лодка имеет решающее преимущество, которое заключается в том, что она может выходить в районы действий в Атлантике и оставаться там без поддержки других сил, не подвергаясь тем опасностям, которым подвергались бы надводные силы. Я поэтому убежден, что подводные силы будут всегда являться решающим фактором военных действий против Англии и средством для оказания политического давления на нее».

Далее после оценки фактического состояния подводных сил в меморандуме утверждается, что они «не в состоянии сыграть более или менее важную роль в войне против английской торговли» и что «если будет сохранена существующая программа строительства подводных сил, то подводные лодки не смогут оказать никакого сколько-нибудь заметного давления на Англию и ее торговлю...»*. Пушкин предлагал принять

В заключении меморандума Дениц предлагал принять меры, «может быть, даже выходящие за пределы обычного планирования, и отложить решение существующих в настоящее время в военно-морских силах проблем с тем,

Транспортная деятельность германских лодок

чтобы привести подводные силы в состояние, позволяющее выполнить основную задачу, которая возложена на них, т. е. разгром Англии в войне»*.

З сентября 1939 г., в день начала войны Германии с Англией, над перспективами боевых действий немецкого флота против Англии размышлял и главнокомандующий гитлеровским флотом Редер. «Сегодня, — писал Редер, — началась война против Франции и Англии, война, в которой мы не были заинтересованы по крайней мере примерно до 1944 г.» **.

Отлично понимая, что при имевшихся в наличии подводных силах ни на какие серьезные успехи в борьбе на морских сообщениях Англии и ее союзников рассчитывать нельзя, Редер сочувственно отнесся к представленному Деницем меморандуму и его рекомендациям и уже 22 ноября 1939 г. высказался на совещании в гитлеровской ставке за форсирование строительства подводных лодок.

Предложенный Редером уточненный план строительства подводных лодок предусматривал нарощивание их численности с учетом потерь, составлявших 10% (табл. 1).

Правда, в дальнейшем эти планы под влиянием ряда причин претерпели значительные изменения и фактический рост численности подводных лодок выглядел несколько иначе. В первый период войны гитлеровское командование направляло все усилия судостроительной промышленности Германии на увеличение численности боевых подводных лодок, главным образом серий VII B, VII C и IX.

О строительстве подводных лодок типа «Дейчланд», в чем судостроительная промышленность Германии имела несомненный опыт, и о строительстве подводных лодок III серии, проекты которых, разработанные еще в 1938 г., предусматривали устройства для транспортировки двух небольших торпедных катеров, ни в одном из вариантов новых судостроительных программ не упоминалось. Это свидетельствует о том, что германское командование ни до, ни после начала войны не предполагало, что подводные лодки придется использовать для транспортных целей.

* «Brassey's Naval Annual 1948», p. 36—37.

** Ib., p. 37.

План наращивания численности подводных лодок германского флота

Месяц, год	Число подводных лодок к началу месяца	Число подводных лодок для боевой подготовки	Число боевых подводных лодок	Число подводных лодок, находящихся в море	Примечание
Ноябрь 1939 . . .	57	12	45	15	
Январь 1940 . . .	52	18	34	11	
Апрель 1940 . . .	51	24	27	9	
Июль 1940 . . .	51	37	14	5	
Октябрь 1940 . . .	63	42	21	7	
Январь 1941 . . .	88	55	33	11	
Апрель 1941 . . .	113	55	58	19	
Октябрь 1941 . . .	191	75	116	39	
Октябрь 1942 . . .	312	75	237	79	
Март 1943 . . .	334	75	259	86	

Примечание. Таблица приводится по «Brassey's Naval Annual 1948», р. 59. Нетрудно заметить, что эти расчеты сделаны применительно к схеме развертывания, близкой к условиям первой мировой войны, так как к ноябрю 1939 г. Германия еще не располагала базами в Норвегии и в портах Бискайского залива.

Вынужденное возвращение к старым идеям в новых условиях (перевозка грузов)

Дальнейший ход войны заставил гитлеровских адмиралов пересмотреть свое отношение к использованию подводных лодок. Прошло немногим более полугода после начала войны и лишь четыре месяца после того, как Деници и Редер изложили свои соображения о планах увеличения численности боевых подводных лодок для действий на морских сообщениях, и немцам пришлось отывать подводные лодки, действующие на морских сообщениях, и привлекать их к решению задач по перевозке грузов, важность которой в конкретно сложившейся обстановке.

Дальнейший ход войны заставил гитлеровских адмиралов пересмотреть свое отношение к использованию подводных лодок. Прошло немногим более полугода после начала войны и лишь четыре месяца после того, как

новке была признана значительно большей, чем уничтожение нескольких десятков торговых судов противника *.

Речь идет о периоде подготовки и проведения Норвежской операции, когда лодки были привлечены к перевозке вооружения, боеприпасов, авиационного горючего и других грузов для германских войск и авиации, которые должны были действовать или уже действовали на удаленных участках побережья Норвегии, в частности у Тронхейма.

Конечно, этот вариант использования подводных лодок по сравнению с немецким опытом переброски грузов в период первой мировой войны ни в какой мере не являлся ни оперативным, ни техническим новшеством и почти полностью характеризовался теми же особенностями, которые были присущи случаям использования подводных лодок в Средиземном море в 1916 г. (ограниченность грузов, обязательная скрытность действий, использование для перевозок обычных боевых лодок и др.). Использование подводных лодок для транспортных целей в апреле—мае 1940 г. было характерно рядом совершенно новых особенностей.

Прежде всего в отличие от опыта первой мировой войны подводные лодки были привлечены не для решения случайно возникшей задачи, а для решения ряда частных задач в ходе крупной стратегической операции, что повышало общую значимость их использования в качестве транспортных средств. Такое использование подводных лодок нарушило составленные ранее планы боевой деятельности флота. Но германское командование считало, что этот ущерб вполне компенсировался успехом стратегической операции, в которой подводные лодки решали задачи в интересах вооруженных сил в целом.

Далее, если принять во внимание заявление Буша о том, что в Норвегию было брошено «все, что только могло плавать**», то можно прийти к заключению, что подводные

* В связи с отзывом лодок для участия в Норвежской операции, в том числе и для перевозки грузов, потери английского тоннажа от подводных лодок снизились с 45 судов (169 566 брутто-рег. т) в феврале 1940 г. до 23 судов (62 781 брутто-рег. т) в марте и до 7 судов (32 467 брутто-рег. т) в апреле 1940 г.

** H. Busch. So war der U-boot-Krieg. Düsseldorf, 1954, S. 39.

лодки были привлечены к решению транспортных задач также и потому, что ощущалась известная нехватка транспортных средств вообще. Здесь уместно одно пояснение. Дело в том, что на совещании в ставке 22 апреля Редер доложил, что «при создавшемся положении «Бремен» и «Европа» не могут быть использованы для перевозок в Тронхейм. Их необходимо обеспечивать эскадрой и многочисленными эскорты силами, которые пришлось бы отвлечь от решения задач по перевозке через Каттегат. Такие действия определенно повлекли бы за собой потерю транспортов и всей эскадры...»*.

Таким образом, подводные лодки были привлечены не столько как средство транспортировки вообще, сколько как средство, позволяющее надежно обеспечить скрытность переброски грузов, значение которой в этом случае, опять-таки по сравнению с опытом первой мировой войны, резко возросло.

В ходе операции в транспортировке грузов участвовала значительная группа подводных лодок, причем некоторые из них совершили по нескольку походов. Так, 13 апреля 1940 г. в Тронхейм вышли с грузом боеприпасов «U-26» и «U-43». Попутно им была поставлена задача прикрывать конвой идущих туда же транспортов от возможных ударов английского флота. 22 апреля 1940 г. на совещании в ставке Гитлера главнокомандующий флотом докладывал о готовности трех лодок к перевозке в Тронхейм авиационного горючего. Указывалось, что «U-101» могла принять горючего в количестве 36 т*, «U-122» — 90 т, а «UA» — 170 т. На этом же совещании обсуждался также вопрос о дальнейшем привлечении подводных лодок к переброске для высадившихся частей орудий горной артиллерии и боеприпасов к ним**.

Как видно из замечаний командования вооруженных сил, горючего, которое могли перебросить лодки, было достаточно для обеспечения потребностей немецкой авиации, участвовавшей в операции на первом ее этапе.

27 апреля 1940 г. из Вильгельмсхафена в Тронхейм вышла с грузом (88-мм орудие с боеприпасом) «U-32». Артиллерийская установка была принята на борт за счет

* «Brassey's Naval Annual 1948», p. 96—97 (речь идет о германских трансатлантических лайнерах).

** Ib., p. 96.

уменьшения запаса торпед. В дальнейшем эта лодка совершила еще один поход с таким же грузом.

7 мая 1940 г. в ставке Гитлера снова обсуждался вопрос об использовании подводных лодок для транспортных целей. В ходе обсуждения Редер доложил, что до последнего времени для этих целей были использованы 7 подводных лодок, которые перевезли или перевозят в Тронхейм все необходимые материалы.

При обсуждении были высказаны соображения о необходимости освободить от перевозок лодки малого водоизмещения, а остальные продолжать использовать до тех пор, пока не будет восстановлена железная дорога до Тронхейма, на что ориентировочно потребовалось бы около четырех недель. Предполагалось также из 6 подводных лодок, которые дополнительно готовились к перевозкам, в дальнейшем использовать только одну «U-123», а остальные 5 лодок перебросить для действий на морских сообщениях, где они были крайне необходимы. Выдвигая проект такого решения, Редер добавил, что в случае острой необходимости лодки могут быть возвращены для использования в транспортных целях в течение нескольких дней. Все эти предложения были одобрены*.

В соответствии с решением этого совещания подводные лодки продолжали совершать рейсы из Вильгельмсхафена в Тронхейм и в дальнейшем. Так, например, 20 мая по этому маршруту вышла с авиационными бомбами и боеприпасами для пулеметов «U-26». Чтобы обеспечить размещение груза, все запасные торпеды с подводной лодки были сняты, а помещения частично переоборудованы.

К решению транспортных задач, разумеется, были привлечены не все подводные лодки, находившиеся в строю. Значительная часть подводных лодок была развернута на подходах к основным портам и базам на побережье Норвегии с задачей нанесения удара по боевым кораблям и транспортам противника в случае, если он предпринял бы попытку высадки десанта**.

Но все же количество подводных лодок, привлеченных к участию в Норвежской операции, было наибольшее по

* «Brassey's Naval Annual 1948», p. 103.

** 3 подводные лодки были развернуты на подходах к Бог-Фьорду, 5 — у входа в Вест-Фьорд, 3 — в районе Тронхейма, 5 — в районе Бергена, 2 — у Ставангера и т. д.

сравнению с известными до этого случаями использования лодок для транспортных целей.

Подводные лодки, которые привлекались к переброске грузов, почти во всех случаях в какой-то мере переоборудовались или должны были выгружать запасы своего штатного оружия (торпеды). Но, как видно из выступлений Редера, приведенных выше, подводные лодки, привлекавшиеся для решения транспортных задач, могли быть возвращены в строй и использованы для действий на морских коммуникациях или против крупных боевых кораблей без особых затруднений.

Таким образом, уже в апреле 1940 г., т. е. на сравнительно раннем этапе второй мировой войны, германское морское командование возвратилось к старой идеи использования боевых лодок в качестве транспортных средств. Но так как это возвращение произошло в новых условиях, то и сама идея оказалась во многом дополненной и обновленной.

Наряду с подводными лодками к переброске войск и грузов немцами была привлечена и авиация. Однако часть задач по транспортировке грузов можно было возложить только на подводные лодки.

Факт использования подводных лодок для переброски боеприпасов, вооружения, горючего и других грузов, предназначавшихся для сухопутных частей и авиации, в процессе стратегической операции был далеко не единственным.

22 января 1942 г. при обсуждении в ставке Гитлера якобы обозначившейся угрозы английского вторжения в Норвегию* начальнику штаба руководства войной на море было предложено изучить возможности доставки снабжения гарнизонам в Северной Норвегии на подводных лодках.

Так вынужденное, но успешное использование германских подводных лодок для скрытных перевозок морем весной 1940 г. перерастало в одну из разновидностей заранее планируемых действий флота.

В середине ноября 1942 г. в ставке обсуждалась проблема строительства транспортных подводных лодок, ко-

* Никакой реальной угрозы вторжения английских войск в Норвегию не было.

торые можно было бы использовать для обеспечения внезапного вторжения на побережье Исландии с целью создания там авиационной базы.

В марте 1943 г. при подготовке к обеспечению прорыва надводных блокадопрорывателей, шедших из Японии с грузом каучука в Германию, на подводные лодки были возложены транспортные задачи несколько необычного характера. Они должны были принять на борт по несколько комплектов радиолокационного оборудования, встретить блокадопрорыватели к западу от Азорских островов и передать им радиолокационную аппаратуру, а в дальнейшем следовать в стороне от них и доносить о их движении. В частности, «U-161» должна была встретиться с блокадопрорывателями «Регенсбург» и «Пьетро Орсело», а «U-174» — с блокадопрорывателями «Керин» и «Ирен». В это же время три другие подводные лодки («U-191», «U-635» и «U-469») были развернуты на подходах к Датскому проливу на случай, если бы транспорты подверглись нападению и возникла необходимость спасения их экипажей.

Фактически состоялась только одна из запланированных встреч — встреча «U-161» с блокадопрорывателем «Регенсбург» (23 марта 1943 г.). Но это не меняет существа дела, так как способность подводных лодок осуществлять скрытную передачу специального оборудования на корабли, находящиеся в море, была подтверждена.

Несколько позже состоялась аналогичная транспортировка немецкой лодкой радиолокационного оборудования для передачи его на японскую подводную лодку «I-8»,шедшую из Японии в Брест. Передача аппаратуры прошла успешно к западу от Азорских островов.

В мае 1943 г. при рассмотрении немцами вопросов укрепления обороны островов Сицилия, Сардиния и других с командованием итальянского флота главнокомандующий германским флотом предупредил адмирала Риккарди, что в случае недостатка малых судов для завоза на острова снабжения и боеприпасов придется привлечь итальянские подводные лодки.

Еще с большой остротой встал вопрос об использовании подводных лодок для переброски боепитания и снабжения на более поздних этапах войны.

К 17 июня 1944 г., когда транспортная система (железные, автомобильные дороги и т. п.) на полуострове Котантен и на подступах к Шербуру в результате бомбардировочных и штурмовых налетов англо-американской авиации была выведена из строя, четырем немецким подводным лодкам было приказано принять по 70—80 т боеприпасов и доставить их в Шербур. Подводные лодки успели принять груз и выйти в море, но в связи с тем, что Шербур был занят американскими войсками, они были отозваны в базы*.

в базы*. В течение сентября и октября 1944 г. в штабе главно-командующего подводными силами обращались за содействием отовсюду. Так, старший морской офицер одной из баз просил, чтобы ему прислали на подводной лодке горючее; командование группы «Вест» требовало трехмесячный рацион для восьмитысячного гарнизона атлантических баз (крепостей); гарнизону Дюнкерка были нужны боеприпасы; генерал-квартирмейстер армии настаивал на выделении подводных лодок на Балтике для питания группы армий «Север» и т. д. Командование подводными силами не было в состоянии выполнить ни одного из этих требований**.

В январе 1945 г., когда до конца войны уже оставалось несколько месяцев, командующий военно-морскими силами группы «Вест» адмирал Кранке снова обратился в штаб главнокомандующего подводными силами с просьбой, чтобы в германские военно-морские базы (крепости) Западной Франции и прежде всего в Лориан и Сен-Назер ежемесячно направлялась хотя бы одна подводная лодка со снабжением. Он подчеркивал, что срок удержания баз может быть значительно продлен, если им будут посыпаться хотя бы и в небольших количествах боеприпасы и продовольствие и что такие поставки будут иметь исключительное значение для морального состояния гарнизонов, а также и предыдущие, оставшиеся на базах, как и предыдущие, оста-

И хотя эта просьба, так же как и предыдущие, осталась неудовлетворенной, принципиальная возможность такого использования подводных лодок не опроверглась.

* Saunders H. Royal Air Force 1939—1945, v. III. London, 1954.
p. 123. — Frank W. The Sea Wolves. New York — Toronto, 1955, p. 286—287

обсуждался вопрос об использовании подводных лодок для поддержания связи с войсками, окружеными в Прибалтике, и, в частности, для доставки им боеприпасов, запасных частей для танков и т. п. Однако Дениц, доложив о том, что подводные лодки могут доставить примерно по 50 т груза за один рейс продолжительностью около 6 суток, заявил, что для обеспечения изолированных войск достаточным количеством снабжения потребовалось бы так много лодок, что пришлось бы полностью прекратить действия на морских сообщениях. Он выразил опасения по поводу возможных больших потерь и в конце концов уклонился от посылки лодок с грузами для окруженных и прижатых к берегу войск.

Немцы наряду с боевыми лодками обычных типов использовали для перевозки грузов и сверхмалые подводные лодки типа «Зеехунд».

Незадолго до конца войны три такие лодки из числа базировавшихся на Эймейден получили совершенно необычное для них задание — скрытно снабдить пищевыми жирами немецкий гарнизон осажденного Дюнкерка.

Ввиду невозможности приемки груза внутрь лодки каждая из них была снабжена двумя сигарообразными контейнерами, подвешенными по бортам, вместо снятых боевых торпед. Контейнеры были заполнены пищевыми жирами и получили название «масляных торпед». Первый же удачный прорыв трех лодок позволил доставить в Дюнкерк 4,5 т пищевых жиров, что увеличило их ежедневную выдачу на каждого бойца с 20 до 40 г. На обратном пути каждая лодка доставила в Эймёйден около 4500 писем*.

Таким образом, одним из первых видов транспортной деятельности, к которому были привлечены подводные лодки германского флота, явилась скрытная транспортировка горючего, вооружения и боеприпасов. Впоследствии подводные лодки привлекались к скрытной переброске тех же категорий грузов в блокированные с суши и с моря базы, а также к скрытной переброске специальных грузов на корабли, находящиеся в море.

* К. Беккер. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. Перевод с немецкого. Издательство иностранной литературы, 1958, стр. 206—207.

Глава II

Использование подводных лодок для скрытной перевозки грузов, как указывалось выше, началось еще в годы первой мировой войны. В условиях второй мировой войны оно приобрело более сложные формы и, как это будет показано в дальнейшем, было осуществлено почти во всех флотах, участвовавших в войне.

Высадка диверсионно-разведывательных групп на побережье садке диверсионно-разведывательных групп на побережье противника, а в некоторых случаях и снятие аналогичных групп с побережья противника для доставки в Германию.

Другим видом транспортного использования германских подводных лодок, также заимствованном из опыта первых мировой войны, было привлечение их к переброске через море и высадке диверсионно-разведывательных групп (или агентов) на побережье противника, а в некоторых случаях и снятие аналогичных групп с побережья противника для доставки в Германию.

Так, 12 ноября 1941 г. из Саламиса вышла в море «U-331» с разведывательно-диверсионной группой из 7 человек, которую следовало высадить на североафриканском побережье. Эта группа должна была разрушить участок железной дороги, чтобы затруднить продвижение английских войск на запад. Группу предполагали вначале отправить в район операции на самолете, но он потерпел аварию.

В ночь с 17 на 18 ноября «U-331» подошла к берегу восточнее Марса-Матрух на расстояние одной мили. Здесь диверсионная группа с вооружением и взрывчаткой погрузилась в резиновую шлюпку и направилась к берегу*.

Перед высадкой было условлено, что на следующую ночь «U-331» подойдет к тому месту, где группой будет произведен выстрел из пистолета Верги.

Благополучно высадившись на берег, группа успешно выполнила свою задачу и на следующую ночь готова была возвратиться. Однако во время посадки шлюпка опроверглась, часть снаряжения была потеряна, сигнальные патроны подмокли и оказались негодными. Диверсанты вернулись на берег, где через несколько часов были взяты в плен.

* Груз диверсионной группы был следующим: легкий пулемет, 5 пистолетов-автоматов, 9 ручных гранат, 2 сигнальных пистолета, сигнальная лампа, 4 бинокля, 2 компаса, 3 переносные радиостанции, 3 мины, мясо, сухари и английские деньги.

Транспортная деятельность германских лодок

«U-331» прождала сигнала группы всю ночь 18 ноября. Положение лодки оказалось затруднительным. Надежды на возвращение диверсантов не было, а угроза обнаружения лодки возрастила. На рассвете 19 ноября лодка направилась в район Эс-Соллума.

Во время патрулирования в районе Эс-Соллума «U-331» обнаружила 25 ноября эскадру английских линейных кораблей и, сблизившись с ней почти вплотную, атаковала и потопила линейный корабль «Бархэм».

В распоряжении авторов нет данных о том, как была сформулирована основная задача «U-331»: обеспечить ли высадку диверсионной группы или производить поиск противника в районе Эс-Соллума. Но судя по тому, что подводная лодка после выхода из района высадки диверсантов не направилась в базу, а в течение длительного времени находилась в определенном районе, где и потопила «Бархэм», можно предположить, что задача высадки была возложена на лодку только потому, что она готовилась идти в этот район, т. е. являлась попутной.

Так же использовались подводные лодки и в Атлантике. В конце мая 1942 г. из Лориана вышли три подводные лодки с задачей высадки диверсионных групп на побережье Соединенных Штатов. В числе этих лодок была «U-202». В ночь с 12 на 13 июня она пришла в район Нью-Йорка и с помощью резиновой шлюпки высадила своих «пассажиров» и выгрузила несколько ящиков снаряжения.

При отходе от берега лодка села на грунт. Попытки сняться с мели ни к чему не привели. К счастью для немцев, на море стоял туман. Позднее, во время прилива, лодка снялась с мели, вышла в море и в течение длительного времени действовала на морских сообщениях.

Вторая подводная лодка из этой группы 17 июня 1942 г. высадила диверсионную группу в составе 8 человек в 15 милях к юго-востоку от Джексонвилла (Флорида), после чего начала боевые действия на морских сообщениях.

Как видно, и в этом случае лодки решали задачу высадки диверсионно-разведывательных групп попутно с боевой деятельностью на морских сообщениях.

Не подлежит никакому сомнению, что при известных

условиях высадившиеся группы могли организовать диверсии против военно-промышленных объектов: самолеты строительных и судоремонтных заводов и других важных объектов военной промышленности. Угроза высадки диверсантов с подводных лодок заставила американское командование усилить оборону всего побережья. К решению этой задачи были привлечены как части американской армии, так и силы береговой охраны. Из их состава в течение осени 1942 г. было дополнительно организовано более 3500 береговых постов и станций. А всего к охране побережья было привлечено около 24 000 человек*. Кроме того, в распоряжение службы береговой охраны, имевшей 1400 судов, было передано еще 4052 патрульных судна различных типов**.

Таким образом, помимо диверсий против военно-промышленных объектов, находящихся на североамериканском континенте, германское командование рассчитывало на то, что постоянная угроза скрытной высадки заставит американцев держать для охраны побережья определенную часть сил флота и армии и тем самым лишить эти силы возможности активных действий против Германии на других направлениях.

31 мая 1943 г. вопрос о высадке диверсионно-разведывательных групп широко обсуждался в кругах высшего командования германских вооруженных сил. В ходе обсуждения Дениц предложил активизировать высадку диверсий на побережье Северной Африки с тем, чтобы заставить противника отвлечь часть своих сил и тем средств для непосредственной обороны побережья и тем самым ослабить войска, ведущие боевые действия против немецко-итальянской армии.

Пока неизвестно, были проведены в жизнь эти замыслы или нет, но уже сама постановка такого вопроса говорит о значении, которое придавалось высадке диверсионно-разведывательных групп.

В то время как намечалась активизация высадок на африканском континенте, продолжались и повседневные

* Общая численность личного состава береговой охраны с 13 800 человек до войны возросла к 30 июля 1945 г. до 171 200 человек.

** Annual Report Fiscal Year 1945. The Secretary of the Navy to the President of the United States. January 10 1946. Navy Department; Washington, D. C., p. A-119.

транспортные действия лодок. В период между 11 и 20 августа 1943 г. подводная лодка «U-73», действовавшая у побережья Италии, получила приказание снять с одного из участков побережья Северной Африки группу немецких офицеров. Лодка направилась к указанному месту, приняла на борт 8 офицеров и 20 августа возвратилась в Тулон.

29 августа 1943 г. из Лориана вместе с двумя другими подводными лодками вышла в море «U-536». Перед выходом в море командир «U-536» был в Берлине и получил указание от Деница снять с условленного места побережья Канады трех бежавших из плена немецких подводников.

16 сентября «U-536» прибыла в залив Св. Лаврентия. 26 сентября она получила приказ прибыть в залив Шалёр. Лодка заняла свою позицию на несколько дней раньше. В течение всего светлого времени суток она оставалась в подводном положении, а ночью всплыла на несколько часов для зарядки батарей. Временами «U-536» была в 200 м от берега.

Ночью 26 сентября командир лодки решил выйти из залива Шалёр для зарядки батарей. Перед погружением для выхода из залива лодка обнаружила поблизости шесть военных кораблей.

Командир решил, что при создавшихся условиях спасти беглецов невозможно и что его обязанность обеспечить благополучное возвращение лодки в базу.

В ночь с 27 на 28 сентября «U-536» самым малым ходом на глубине 20 м вышла из залива, донесла командование, почему не удалось снять людей с побережья, и начала патрулирование в районе Галифакса с задачей поиска и атаки транспортов противника.

Безуспешна была попытка подводной лодки «U-1229», вышедшей из Тронхейма 26 июля 1944 г., высадить агента в штате Мэн, а также высадка агентов в том же районе подводной лодкой «U-1230». Первая во время ее следования днем в 300 милях от побережья США в надводном положении была обнаружена, атакована и потоплена самолетом с авианосца. Вторая ночью 29 ноября вошла в бухту Френчмен и высадила двух агентов на резиновой лодке. Но они были замечены местным жителем, который

Глава II

сообщил полиции. По прибытии в Нью-Йорк агенты были арестованы*.

После высадки «U-1230» в течение нескольких дней оставалась в этом же районе. 3 декабря она потопила канадское судно и благополучно ушла из указанного района.

Здесь нет необходимости приводить другие случаи высадок диверсионно-разведывательных групп на побережье. Важно подчеркнуть, что они, как правило, осуществлялись с боевых подводных лодок, которые обычно после высадки «пассажиров» продолжали боевые действия в назначенных для них районах.

Снабжение подводных лодок в море Совершенно новым по сравнению с опытом первой мировой войны было использование немецких подводных лодок для снабжения других подводных лодок, находившихся в удаленных районах боевых действий, топливом.

Причина использования подводных лодок для снабжения других лодок была вызвана стремлением немецкого командования увеличить время пребывания подводных лодок в море, дальность их плавания, повысить интенсивность операций против судоходства противника в Северной и Юго-Восточной Атлантике и в юго-западной части Индийского океана и обеспечить возможность в необходимых случаях переносить боевые действия лодок в районы с наиболее слабой противолодочной обороной.

Как показал опыт второй мировой войны, «охота» подводных лодок за транспортами в удаленных районах, где система противолодочной обороны была слабой, неизменно давала большой эффект. Так, например, с 16 февраля до 30 ноября 1942 г. немецкие подводные лодки потопили в Карибском море и на подходах к нему 263 судна общим тоннажем 1 362 278 брутто-рег. т. По оценке американского журнала, эти потери превышают суммарные потери тоннажа в Северной Атлантике у восточного побережья США

* Как пишет С. Э. Морисон, на допросе арестованные показали, что немецкие лодки вооружаются реактивными установками для запуска снарядов по глубинным районам побережья. Эти сообщения вызвали тревогу в морских кругах США. (С. Э. Морисон. Битва за Атлантику. Перевод с английского. Воениздат, 1959, стр. 292.)

Транспортная деятельность германских лодок

и у побережья Канады*. При этом немцы потеряли лишь четыре подводные лодки.

Распространение боевых действий подводных лодок на новые районы заставляло противника распылять силы и средства противолодочной обороны и серьезно ослаблять их на участках наиболее оживленного судоходства.

Другой причиной, повлиявшей на выбор такого способа использования подводных лодок, было стремление сократить до минимума время, затрачиваемое лодками на переход в район операций (в процессе которого эффективность их действий против основных объектов резко снижается, а в некоторых случаях сводится к нулю), и увеличить время пребывания в заданном районе.

Действительно, океанские подводные лодки серии VIIIC, которые имели дальность плавания около 7000 миль, затрачивали большую часть времени и расходовали большую часть топлива на переход к побережью США и обратно.

Были случаи, когда число лодок на переходе приближалось к числу лодок, непосредственно действовавших против судоходства. Так, 18 декабря 1942 г. в районах операций было 67, а на переходах 47 подводных лодок. Впоследствии это соотношение стало еще менее выгодным. По данным, относящимся к февралю 1945 г., в районах боевых действий находилось 17, а на переходе — 64 подводные лодки.

С появлением подводных танкеров они получили возможность значительно дольше оставаться в назначенных районах, а их боевые успехи заметно возросли.

Наконец, переход к снабжению лодок в море определялся стремлением немецкого командования свести до минимума число случаев прохождения подводных лодок (при их возвращении в базы и при повторных выходах в море) через рубежи и зоны ПЛО, в пределах которых они могли быть легче, чем в открытом море, обнаружены и атакованы противолодочными силами противника.

Последнее обстоятельство стало играть особенно большую (возрастающую) роль после того, как Германия начала войну против СССР. Бросив основные силы своей авиации на Восточный фронт, немцы уже не могли на-

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1954, № 9, p. 976.

сообщил полиции. По прибытии в Нью-Йорк агенты были арестованы*.

После высадки «U-1230» в течение нескольких дней оставалась в этом же районе. 3 декабря она потопила канадское судно и благополучно ушла из указанного района.

Здесь нет необходимости приводить другие случаи высадок диверсионно-разведывательных групп на побережье. Важно подчеркнуть, что они, как правило, осуществлялись с боевых подводных лодок, которые обычно после высадки «пассажиров» продолжали боевые действия в назначенных для них районах.

Снабжение подводных лодок топливом в море Совершенно новым по сравнению с опытом первой мировой войны было использование немецких подводных лодок для снабжения других подводных лодок, находившихся в удаленных районах боевых действий, топливом.

Причина использования подводных лодок для снабжения других лодок была вызвана стремлением немецкого командования увеличить время пребывания подводных лодок в море, дальность их плавания, повысить интенсивность операций против судоходства противника в Северной и Юго-Восточной Атлантике и в юго-западной части Индийского океана и обеспечить возможность в необходимых случаях переносить боевые действия лодок в районы с наиболее слабой противолодочной обороной.

Как показал опыт второй мировой войны, «охота» подводных лодок за транспортами в удаленных районах, где система противолодочной обороны была слабой, неизменно давала большой эффект. Так, например, с 16 февраля до 30 ноября 1942 г. немецкие подводные лодки потопили в Карибском море и на подходах к нему 263 судна общим тоннажем 1 362 278 брутто-рег. т. По оценке американского журнала, эти потери превышают суммарные потери тоннажа в Северной Атлантике у восточного побережья США

* Как пишет С. Э. Морисон, на допросе арестованные показали, что немецкие лодки вооружаются реактивными установками для запуска снарядов по глубинным районам побережья. Эти сообщения вызвали тревогу в морских кругах США. (С. Э. Морисон. Битва за Атлантику. Перевод с английского. Воениздат, 1959, стр. 292.)

и у побережья Канады*. При этом немцы потеряли лишь четыре подводные лодки.

Распространение боевых действий подводных лодок на новые районы заставляло противника распылять силы и средства противолодочной обороны и серьезно ослаблять их на участках наиболее оживленного судоходства.

Другой причиной, повлиявшей на выбор такого способа использования подводных лодок, было стремление сократить до минимума время, затрачиваемое лодками на переход в район операций (в процессе которого эффективность их действий против основных объектов резко снижается, а в некоторых случаях сводится к нулю), и увеличить время пребывания в заданном районе.

Действительно, океанские подводные лодки серии VIIIC, которые имели дальность плавания около 7000 миль, затрачивали большую часть времени и расходовали большую часть топлива на переход к побережью США и обратно.

Были случаи, когда число лодок на переходе приближалось к числу лодок, непосредственно действовавших против судоходства. Так, 18 декабря 1942 г. в районах операций было 67, а на переходах 47 подводных лодок. Впоследствии это соотношение стало еще менее выгодным. По данным, относящимся к февралю 1945 г., в районах боевых действий находилось 17, а на переходе — 64 подводные лодки.

С появлением подводных танкеров они получили возможность значительно дольше оставаться в назначенных районах, а их боевые успехи заметно возросли.

Наконец, переход к снабжению лодок в море определялся стремлением немецкого командования свести до минимума число случаев прохождения подводных лодок (при их возвращении в базы и при повторных выходах в море) через рубежи и зоны ПЛО, в пределах которых они могли быть легче, чем в открытом море, обнаружены и атакованы противолодочными силами противника.

Последнее обстоятельство стало играть особенно большую (возрастающую) роль после того, как Германия начала войну против СССР. Бросив основные силы своей авиации на Восточный фронт, немцы уже не могли на-

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1954, № 9, p. 976.

Г л а в а II

должно обеспечивать прикрытие выходивших в море и возвращавшихся в базы подводных лодок. После вторжения Германии на территорию Советского Союза Англия и США получили возможность организовать почти безнаказанную воздушно-морскую блокаду дальних подступов к базам немецких подводных лодок в Бискайском заливе, в Северном и Норвежском морях.

Об эффективности этой блокады, объясняемой в первую очередь сравнимой безнаказанностью действий блокирующих сил, убедительно говорит тот факт, что только в зоне Бискайского залива (на подходах к заливу и на выходах из баз), где в течение почти всей войны находилась главная оперативная группировка немецких подводных лодок, действовавшая против англо-американских атлантических коммуникаций, за период с июня 1940 г. по август 1944 г. немцы и итальянцы потеряли 97 подводных лодок, т. е. 11% всех потерь, понесенных в ходе войны*.

Кроме безвозвратных потерь, много лодок получили повреждения и на различное время были выведены из строя. Большая затрата времени на форсирование залива в подводном положении малыми скоростями приводила к уменьшению автономности лодок и снижению их боевых возможностей.

Попытки разрешить проблему снабжения лодок в море были предприняты немцами еще до начала второй мировой войны. Планируя материально-техническое обеспечение крупных надводных кораблей и вспомогательных крейсеров с помощью специальных судов снабжения, заблаговременно высыпаемых в море, немецкое командование одновременно предусматривало возможность использования этих судов и вспомогательных крейсеров для снабжения топливом и продовольствием подводных лодок. В частности, для этого предназначались танкеры.

После начала войны надводные суда снабжения и вспо-

* Заслуживает внимания тот факт, что с 10 октября 1940 г. по 30 апреля 1941 г. английская авиация, занятая борьбой против немецкой авиации, не обнаружила в Бискайском заливе ни одной немецкой подводной лодки, а в период с 1 мая по 31 декабря 1941 г. обнаружила 49 лодок, а потопила только одну.

Транспортная деятельность германских лодок

могательные крейсера неоднократно пополняли запасы подводных лодок в море.

Первый такой случай, когда подводная лодка, находясь в море, получила снабжение со вспомогательного крейсера, был 17 июля 1940 г. В этот день под видом греческого парохода «Кассос» немецкий вспомогательный крейсер «Пингвин» встретился с подводной лодкой «UА», на которую были переданы продовольствие, топливо и торпеды. Ввиду сильного ветра передача всех грузов заняла 7 дней. Так как лодка не могла подойти к борту, погрузка производилась по воде. Всего было передано 11 торпед и 70 т дизельного топлива.

В дальнейшем подобные случаи передачи грузов повторялись. В ноябре 1941 г. «U-124» и «U-129» принимали топливо с судна снабжения «Питон», «U-126» — со вспомогательного крейсера «Атлантик». 1 декабря 1941 г. «U-68» и «UА» пополнили свои топливные запасы с судна снабжения «Питон». В марте 1942 г. «U-124» и «U-105» получили топливо, а «U-105», кроме того, питьевую воду и шесть торпед со вспомогательного крейсера «Корморан»*.

Но ввиду того что за танкерами, так же как и за вспомогательными крейсерами-рейдерами, велась активная и непрекращавшаяся охота, в которой участвовали крупные силы английского флота, их систематическое использование для снабжения лодок оказалось крайне сложным.

В качестве другого способа снабжения лодок немецкое командование неоднократно практиковало организацию передачи топлива с подводных лодок, возвращавшихся в базы, на подводные лодки, действовавшие в море. «Уже укоренилось и было введено в практику вещей,— пишет Буш,— что те подводные лодки, которые израсходовали свои торпеды и возвращались в базу, отдавали излишнее топливо другим, не расстрелявшим свой боезапас, подводным лодкам**. Аналогичным образом подводные лодки, возвращавшиеся в базы из-за технических неисправностей, передавали другим лодкам неиспользованные торпеды.

* В свою очередь с подводной лодки «U-105» на «Корморан» был передан один бомбовой, а «U-124» должна была передать олово для подшипников

** H. Busch. So war der U-boot-Krieg, S. 79.

16 апреля 1942 г. из Ла-Паллиса вышла в море «U-432». Ей было приказано идти к побережью Северной Америки. В пути лодка встретила «U-174», которая возвращалась в базу. Так как на «U-174» было неиспользованное топливо, пополнила с нее свои запасы, передала на «U-432» почту и пошла в район Нью-Йорка.

В августе 1942 г. подводная лодка «U-660», находясь к северо-западу от Азорских островов, приняла около 30 т топлива с подводной лодки «U-174».

19 марта 1943 г., когда запасы топлива на «U-202», вышедшей в море 12 января, стали подходить к концу, она установила контакт с другой подводной лодкой, возвращавшейся в базу из-за технических неисправностей. С этой лодки «U-202» получила около 14 т топлива и 27 марта возвратилась в Брест.

26 апреля 1943 г. «U-528», находившаяся в море, была захвачена врасплох самолетом,бросившим на нее четыре глубинные бомбы. Во время этой атаки был поврежден торпедный аппарат № 1, и торпеду из него выстрелить было невозможно; баллоны со сжатым воздухом также были выведены из строя. Всю ночь «U-528» оставалась под водой и всплыла лишь на следующий день. Командир лодки донес командующему подводными силами о том, что лодка может погружаться в «очень ограниченных пределах». В ответ на это 1 мая командир лодки получил приказание встретиться с подводной лодкой снабжения, сдать ей все излишки горючего и продовольствия и возвратиться в Лориан. «U-528» легла на курс 180° и через некоторое время встретила подводную лодку, снабжения, на которую было передано большое количество топлива.

Полуночью 11 мая лодка была снова обнаружена самолетом. Поправив новые повреждения, «U-528» всплыла. Команде было приказано оставить лодку, которая была затоплена.

В июле 1943 г. «U-533», направлявшаяся на Дальний Восток, встретилась у побережья Западной Африки с «U-198», возвращавшейся во Францию, и приняла с нее запасные части дизеля и некоторое количество топлива. Лодки находились в месте randevu в течение трех часов.

Все эти примеры показывают, что такая форма пополнения запасов топлива подводных лодок в море играла немалую роль в увеличении автономности подводных лодок. Но, позволяя в какой-то мере увеличивать среднюю

длительность пребывания подводных лодок в районе боевых действий, этот способ снабжения не мог считаться достаточно надежным. Нельзя было заранее рассчитать или предугадать, какая из лодок израсходует раньше топливо. Поэтому невозможно было гарантировать лодке, нуждавшейся в топливе, что к определенному времени и в определенном месте она сможет пополнить израсходованные запасы топлива.

Наиболее надежным, несомненно, было привлечение для этих целей специальных подводных лодок-танкеров, которые можно было бы направлять в те или иные районы на основе предварительных планов для удовлетворения потребностей боевых лодок в топливе, торпедах, продовольствии и в специальных видах снабжения (медицинские запасы, запасные детали, аппаратура и др.) и даже в замене отдельных (вышедших из строя) людей экипажа.

Проекты специальных подводных лодок-танкеров были разработаны еще в предвоенный период. Строительство же их началось лишь весной 1940 г., и только в декабре 1941 г. первая такая лодка — «U-459» — вступила в строй*.

В дальнейшем было построено еще 13 транспортных подводных лодок. Таким образом, всего было построено 14 лодок (две — в 1941, пять — в 1942 и семь — в 1943 г.), из них 10 подводных лодок-танкеров (XIV серия; подводные лодки «U-459» — «U-464» и «U-487» — «U-490»), которые англичане прозвали «дойчими коровами», и 4 подводные лодки-торпедовозы (VIIIF серия; подводные лодки «U-1059» — «U-1062»).

Основные тактико-технические данные этих лодок следующие. Подводные танкеры (XIV серия) имели водоизмещение 1688/1932 т; скорость: надводную — 14,4 узла, подводную — 6,2 узла; дальность плавания: надводную при 10-узловом ходе — 14 500 миль, подводную при 4-узловом ходе — 53 мили. Лодки имели на вооружении два 37-мм и одно 20-мм орудия, четыре торпеды и могли принимать в качестве груза 432 т дизельного топлива. Экипаж 53 человека. Как указывалось в немецких источниках, эти

* Roskill S. W. The War at Sea 1939—1945, v. I. The Defensive. London, 1954, p. 480.

Глава II

лодки были построены на базе проекта подводных лодок VII серии*.

Лодки для перевозки торпед (торпедовозы) VIIF серии имели водоизмещение 1084/1181 т; скорость: надводную — 16,9 узла, подводную — 7,9 узла; дальность плавания: надводную при 10-узловом ходе — 12 300 миль, подводную при 4-узловом ходе — 75 миль. В отличие от обычных лодок этой серии один из отсеков прочного корпуса был оборудован для транспортировки торпед, в связи с чем был сконструирован специальный торпедопогрузочный люк. Кроме 5 торпед, находившихся в аппаратах, лодки могли принимать до 39 запасных торпед.

Кроме подводных танкеров и торпедовозов, в стадии проектирования находились крупные трехкорпусные подводные лодки-торпедовозы XV серии с надводным водоизмещением 5000 т и XVI серии с надводным водоизмещением 3000 т**. В связи с тем что размеры этих лодок намного превышали установленные стандарты серийных немецких лодок, их проекты до конца разработаны не были.

Кроме того, с началом серийного строительства подводных лодок XXI серии было намечено несколько транспортных модификаций этой серии (XXID, XXIE, XXIF и XXIU). Но, форсируя строительство основного варианта лодок этого типа, предназначенного для действий на морских сообщениях, германское командование сочло нецелесообразным строительство лодок по модифицированным проектам, так как это могло снизить темпы строительства боевых лодок.

Однако ни одной лодки из числа запроектированных до конца войны построено не было, и снабжение лодок в море производилось только лодками-танкерами и лодками-торпедовозами.

Частично к снабжению лодок в море были привлечены также подводные лодки XB серии, построенные как большие минные заградители (надводное водоизмещение 1763 т)***.

* Gröner Erich. Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—1945 und ihr Verbleib. München, 1954, S. 20.

** Ib.

*** За время войны всего было построено 8 лодок этой серии.

Транспортная деятельность германских лодок

Общий характер этого рода деятельности подводных лодок виден из приводимых ниже материалов.

Первой подводной лодкой, которую использовали немцы в качестве танкера, снабжившего подводные лодки, находившиеся в море, была переоборудованная лодка «UA» (надводное водоизмещение 1000 т), строившаяся для Турции. Она вышла из Лориана 15 марта 1942 г. и снабдила топливом три боевые лодки в районе западных подходов к Англии.

20 марта 1942 г. в море вышла «U-459», являвшаяся первым подводным танкером. 22 апреля 1942 г. она прибыла в район, находящийся в 500 милях к юго-востоку от Бермудских островов. В это время в американских водах и в Карибском море действовало около 12 немецких лодок. Сразу же по прибытии «U-459» начала передачу топлива и снабдила двенадцать средних и две большие подводные лодки (в том числе, предположительно, «U-567», «U-202», «U-432», «U-506» и др.). Вследствие такого снабжения число подводных лодок, одновременно действовавших во Флоридском проливе, увеличилось до 17—18*.

Чтобы значимость встреч подводных лодок с лодками-танкерами была очевиднее, необходимо отметить, что «U-506», находясь в районе действий до полного израсходования топлива и торпед, потопила и повредила 8 транспортов, после чего, получив с «U-459» топливо, направилась в базу.

В начале мая «U-459» возвратилась в Сен-Назер. 15 июня она снова вышла в море с полными топливными цистернами. Прибыв в район, находящийся в 300 милях к юго-востоку от Бермудских островов, она снабдила топливом четыре или пять немецких подводных лодок. На одну из них она передала компрессорную установку и в начале августа возвратилась в Сен-Назер.

В июне из Киля вышла также в свой первый поход подводная лодка-танкер «U-461». Она прошла в Северную Атлантику и ходила между Исландией и Азорскими островами. За время похода «U-461» снабдила топливом и другими видами снабжения (пресная вода, продоволь-

* Roskill S. W. The War at Sea 1939—1945, v. II. The Period of Balance. London, 1956, p. 102.

ствие, боеприпас) 16 подводных лодок, среди которых были «U-379», «U-552», «U-202» и др. В первых числах августа она возвратилась в Сен-Назер.

Через несколько дней «U-461» вышла в Южную Атлантику, где снабдила десять подводных лодок топливом. Во время этого похода «U-461» подверглась сильной атаке глубинными бомбами с самолета «Сандерленд» и, получив значительные повреждения, погрузилась на глубину 150 м. И только потому, что дальнейших атак не последовало, субмарина, продолжая движение в подводном положении, сумела впоследствии всплыть и исправить повреждения.

18 октября 1942 г. «U-461» вернулась в Сен-Назер.

6 августа из Кристансанда вышла в море лодка-танкер «U-464». Вскоре она погрузилась на глубину 90 м. После всплытия было обнаружено, что лодка оставляет за собой масляный след, который появился в результате неисправности трубопровода топливной цистерны. В связи с этим лодка направилась в Берген на ремонт, где 8 августа стала в док. После ремонта были проведены испытания, но течь не была ликвидирована и лодку еще раз поставили в док. На этот раз дефект был устранен. И только 16 августа вечером она снова вышла в море с задачей пополнить запасы топлива и провизии группы боевых подводных лодок, находившихся у побережья Южной Америки и в Карибском море, после чего следовать в Сен-Назер.

Рано утром 20 августа приблизительно в точке 61°25' северной широты и 14°40' западной долготы лодка в надводном положении была обнаружена самолетом, который сбросил на нее пять глубинных бомб, одна из которых причинила серьезные повреждения цистернам погружения и прочному корпусу, в результате чего лодка получила крен на правый борт.

Одновременно самолет открыл по лодке огонь из пулеметов. Лодка открыла ответный огонь сначала из 20-мм орудия, а затем из кормового 37-мм орудия.

Имея повреждения, лодка смогла еще поддерживать скорость 8—9 уз., но погружаться уже не могла. В связи с этим командир приказал покинуть лодку и перебраться на обнаруженное в это время исландское рыболовное судно. Лодка же была затоплена.

В конце августа 1942 г. из Сен-Назера вышла в третий поход «U-459». Она направилась в Южную Атлантику и

снабжала боевые лодки топливом в районе Кейптауна и мыса Доброй Надежды. В числе других лодок «U-459» в сентябре снабдила «U-506» (40 т топлива). Передача топлива производилась при плохой погоде (шквалии ветра достигали 5 баллов) на ходу с помощью шланга малого



Рис. 3. Немецкая подводная лодка-танкер, атакованная самолетами во время передачи топлива

диаметра. На широте острова Мадейра она снабдила топливом «U-333», которая до встречи с «U-459» была атакована эскадренным миноносцем и потеряла двух человек команды. Для замены их с «U-459» были переданы два человека.

В начале ноября «U-459» снабдила топливом «U-706». Вскоре «U-459» самой понадобилось получить топливо от другой подводной лодки, чтобы дойти до базы. 10 ноября 1942 г. она прибыла в Сен-Назер.

Таким образом, сразу же после вступления подводных танкеров в строй немецкое командование начало систематически высылать их в районы наиболее активных действий боевых лодок для доснабжения последних топливом. Так, уже в самый начальный период их деятельности с марта по август 1942 г. иногда в море находились одновременно две или три лодки-танкера.

Снабжение лодок топливом почти вдвое увеличило автономность 750-тонных подводных лодок, что было равнозначно увеличению их списочной численности в составе флота. Они получили возможность действовать почти в тех же по удалению районах, как и подводные лодки с надводным водоизмещением 1100 т. Ограничивающим фактором стало уже не топливо, а нехватка торпед*. Значительно увеличилось и время действия подводных лодок в удаленных районах. Так, по данным походов, 40 лодок среднего водоизмещения получили возможность находиться в операционной зоне в течение нескольких месяцев, тогда как до пополнения их лодками снабжения они могли непрерывно действовать в заданном районе только лишь в течение 4½ недель.

Результатом походов лодок-танкеров явился заметный рост потерь англо-американского тоннажа от подводных лодок. Если в апреле ими было потоплено 74 судна общим тоннажем 431 664 брутто-рег. т, то в мае потери от подводных лодок составили уже 125 судов общим тоннажем 607 247 брутто-рег. т. Потери в июне определялись в 144 судна общим тоннажем 700 235 брутто-рег. т**.

Таковы первые результаты использования подводных танкеров. Но для того, чтобы иметь более полное представление о их деятельности, необходимо рассмотреть еще ряд характерных примеров.

В ноябре 1942 г. из Сен-Назера вышла в Южную Атлантику «U-461». Во время перехода она передала топливо на «U-505», затем встретила подводную лодку,шедшую из Лориана, и взяла с нее капитана английского торгового судна, которое было потоплено недалеко от побережья Африки. Кроме того, на «U-461» с другой лодки был принят больной матрос, а взамен больного был передан здоровый. Предположительно, с этой же лодки в конце ноября пополнила запасы топлива «U-224», преследовавшая в течение длительного времени конвой и в связи с этим оставшаяся без горючего.

В последние месяцы 1942 г. подводные лодки, пользовавшиеся поддержкой подводных танкеров, увеличили свой

* Roskill S. W. The War at Sea 1939—1945, v. II, p. 100.
** Ib., p. 104.

радиус действия и заставили противника распылять эскортные силы..

20 декабря 1942 г. из Сен-Назера в Южную Атлантику в район Кейптауна вышла лодка-танкер «U-459». Первой лодкой, получившей от нее снабжение у острова Святой Елены, была итальянская подводная лодка. В январе 1943 г. «U-459» встретила и снабдила топливом «U-506», передав ей около 100 т нефти, продовольствие и новые подшипники для электромоторов. Это пополнение запасов было очень своевременным, так как лодка вышла из Лориана 14 декабря и за время перехода в район патрулирования израсходовала значительную часть топлива. Приемка топлива с «U-459» позволила «U-506» продолжать боевые действия до апреля, после чего она направилась в базу. На обратном пути у нее состоялась еще одна встреча с лодкой-танкером, во время которой было принято 25 т топлива и продовольствие. 8 мая «U-506», имея на борту 14 неиспользованных торпед, возвратилась в Лориан. Несмотря на длительное патрулирование в Южной Атлантике, лодка имела мало встреч с транспортами и конвоями и потопила лишь три судна.

В дальнейшем «U-459», возвращаясь в базу и находясь к северу от Канарских островов, 13 февраля снабдила топливом «U-202»*. 14 февраля утром «U-459» снова имела встречу с «U-202» и приняла с нее одного личного. 23 февраля 1943 г. «U-459» в третий раз встретилась с «U-202» в районе Азорских островов и передала на нее 75 т топлива, две торпеды и радиопеленгаторную установку, после чего «U-202» направилась в район Канарских островов, где находилась до 12 марта. Кроме «U-202», за это время «U-459» снабдила топливом еще девять подводных лодок, которые израсходовали свое топливо во время преследования одного из англо-американских конвоев.

Одной из этих лодок была «U-175», вышедшая из Лориана 1 декабря 1942 г. 30 января 1943 г., находясь в точке 12°08' северной широты и 20°30' западной долготы, она подверглась атаке самолетов, которые причинили ей повреждения. Исправив основные повреждения, но лишившись значительного запаса топлива, лодка сообщила о не-

* «U-202» вышла в море 12 января.

обходимости встретиться с подводным танкером, чтобы пополнить запасы топлива для возвращения в базу.

Встреча с подводным танкером состоялась рано утром 15 февраля приблизительно в точке 29° северной широты и 19°30' западной долготы при ветре 1—2 балла. К 11 ч 30 мин передача топлива была закончена. Лодка получила около 30 т горючего. На лодку были принятые также запасные части для приемника и свежая провизия, после чего она направилась в Лориан, куда прибыла 24 февраля.

Другая лодка из этих девяти подводных лодок была сильно повреждена от взрыва погребов с боеприпасами. «U-459» было приказано снять с лодки часть команды и передать ее на находившуюся поблизости другую подводную лодку*. Оставшиеся несколько человек должны были доставить поврежденную лодку до базы. Перед возвращением «U-459» сама получила топливо с другой подводной лодки и направилась в Бордо, куда прибыла 3 марта 1943 г.

В январе 1943 г. группа из четырех больших подводных лодок в сопровождении подводного танкера вышла к мысу Доброй Надежды. Одна из лодок этой группы («U-180») приняла в Киле руководителя индийского национального движения Чандра Боз, специальную аппаратуру и некоторые виды дефицитных материалов. 9 февраля она вышла в море, прошла севернее Англии и после доприемки топлива с подводной лодки-танкера направилась к мысу Доброй Надежды и далее в Индийский океан. 23 апреля, находясь к югу от Мадагаскара, она встретилась с японской лодкой «I-29».

28 апреля с некоторыми затруднениями из-за большого волнения лодки обменялись грузами, причем на немецкую лодку было принято 2 т золота и один немецкий офицер, а с немецкой лодки на «I-29» был передан Чандра Боз и его адъютант, которые были благополучно высажены на юге Индии, после чего «I-29» в начале мая пришла в Пенанг.

«U-180», благополучно завершив этот «рейс со встречей», вернулась в Бордо 3 июля.

Примерно 8 января 1943 г. получили топливо с подводного танкера 12 подводных лодок, которые за пять дней

* Очевидно, «U-459» была вынуждена передать личный состав поврежденной подводной лодки другой лодке, так как имела ограниченные возможности приемки людей сверх своего штатного комплекта.

до этого атаковали конвой, шедший с острова Тринидад в Гибралтар, и потопили при этом 7 танкеров*.

С 21 февраля по 5 марта была дозаправлена топливом большая группа подводных лодок, действовавшая к северу от Азорских островов.

Дозаправка производилась двумя лодками-танкерами: «U-460» и «U-462», которые снабдили топливом около 27 подводных лодок. В числе лодок, получивших топливо, были «U-435» (приняла 30 т), предположительно, «U-468» и др. Лодки, пополнившие запасы топлива, смогли успешно атаковать три конвоя: «ONS-165», «ONS-166» и «ONS-167». Только из состава конвоя «ONS-166» подводные лодки в результате атак с 21 по 25 февраля потопили 14 судов.

В конце февраля 1943 г. из Сен-Назера вышла в Южную Атлантику лодка-танкер «U-461». Во время этого похода ею было дозаправлено около 14 боевых подводных лодок. Кроме того, она приняла с одной из лодок капитана транспорта, потопленного 27 февраля между Тринидадом и Азорскими островами. При возвращении в базу в начале апреля «U-461» была ночью безрезультатно атакована самолетом.

20 апреля 1943 г. из Бордо вышла в пятый поход в Центральную и Северную Атлантику подводная лодка-танкер «U-459». Вскоре на ней были обнаружены технические неисправности, и ей пришлось вернуться в базу. 21 апреля лодка снова вышла в море.

За время похода «U-459» снабдила топливом более 20 боевых подводных лодок, в том числе две большого и шестнадцать среднего водоизмещения. Во время похода сама «U-459» пополняла свои запасы с двух других лодок. Одной из них была лодка (минный заградитель) серии VIIID, возвращавшаяся в базу из-за полученных повреждений и передавшая на «U-459» 54 т топлива; другой — лодка среднего водоизмещения, также возвращавшаяся в базу из-за повреждений, полученных при столкновении с айсбергом.

В двух или трех случаях «U-459» снабдила боевые подводные лодки радиопеленгаторными установками. Во время похода «U-459» была атакована эсминцем. На нее было сброшено одиннадцать глубинных бомб. Серьезных повре-

* Roskill S. W. The War at Sea 1939—1945, v. II, p. 407.

ждений при этом причинено не было. В конце мая на переходе в базу, когда «U-459» входила в Бискайский залив, она между 13 ч 00 мин и 14 ч 00 мин была атакована двумя самолетами. Один четырехмоторный английский самолет был сбит из 20-мм орудия. 3 июня «U-459» прибыла в Бордо и была поставлена в убежище для установки нового зенитного вооружения.

В конце апреля 1943 г. после примерно двухнедельного пребывания в Сен-Назере вышла в море «U-461». На этот раз она действовала к югу от Азорских островов и снабдила топливом в общей сложности около 22 немецких подводных лодок.

В ночь с 20 на 21 мая 1943 г. один из подводных танкеров встретился в назначенней точке (52° северной широты и 35° западной долготы) с подводной лодкой «U-752» и передал на нее 65 т топлива. В связи с тем что на танкере не было топливного шланга, топливо передавалось по обычному пожарному шлангу. Из-за непрочности шланга топливо передавалось под давлением в две атмосферы вместо обычных четырех. По этой причине в час перекачивалось немногим более 5 т топлива, а его передача продолжалась с 14 ч 00 мин до 4 ч 00 мин утра.

В целях разгрузки подводного танкера на «U-752» был передан четырехнедельный запас провизии, хотя она и не нуждалась в этом. Продовольствие передавалось по тросу, протянутому между боевыми рубками, в вещевых мешках. После передачи снабжения на «U-752» лодка снабдила топливом еще несколько других лодок.

Из приведенных примеров видно, что походы подводных танкеров, передача топлива, продовольствия и других запасов происходили в самых разнообразных и, главное, в сложных условиях и что для обеспечения успешного выполнения подками-танкерами своих задач командование обязано было точно планировать их выходы в море и всю последующую деятельность и непрерывно управлять ею.

Что же касается оценки эффективности их действий, то ознакомление с фактами показывает, что использование подводных танкеров оказалось значительное влияние на успешность действия боевых подводных лодок против судоходства.

Достаточно сказать, что с начала своих походов и до конца мая 1943 г. подводные танкеры снабдили топливом

в районе к югу и к северу от Азорских островов около 400 подводных лодок, действовавших на морских сообщениях, при этом был потерян только один подводный танкер*. Лодки, получавшие топливо в этом районе, имели возможность действовать у побережья Флориды, в районе Рио-де-Жанейро и в Гвинейском заливе, а подводные лодки, принимавшие топливо еще южнее, огибали мыс Доброй Надежды и действовали в юго-западной и в северо-западной частях Индийского океана.

Однако в связи с тем, что в этот период Англия и США расширили масштабы борьбы против немецких подводных лодок (а это стало возможным потому, что отсутствие второго фронта позволило им сосредоточить основную часть своих морских и воздушных сил против подводной угрозы), последние начали нести серьезные потери.

Так, 15 мая 1943 г. в Бискайском заливе самолеты потопили «U-463»; 13 июля 1943 г. в Северной Атлантике на подходах к побережью Канады от атак воздушных сил погиб подводный танкер «U-487».

В дальнейшем условия для действий подводных лодок (в том числе и для подводных танкеров) непрерывно ухудшались: их походы часто заканчивались гибелью. Об этом говорят следующие факты.

22 июля 1943 г. из Бордо вышли в море лодка-танкер «U-459» и вспомогательный танкер «U-117».

24 июля в 17 ч 15 мин «U-459» была обнаружена самолетом. Внезапно самолет упал на палубу лодки, причем ударом сорвал 20-мм орудие, свинул четырехствольную пулеметную установку с фундамента и свалился в море. Одной из бомб, взорвавшейся у борта, лодке были причинены очень большие повреждения. Было выведено из строя рулевое управление, загорелся распределительный щит, остановились дизели. Появление второго самолета вынудило личный состав заложить подрывные патроны и оставить лодку, которая после взрыва затонула.

28 июля из Бордо вышли подводные танкеры «U-461» и «U-462».

Утром 30 июля лодки шли в надводном положении курсом 230° со скоростью 10 узл. В 9 ч 30 мин был обнаружен самолет. Вскоре появились еще четыре самолета. «U-461»

* Frank W. The Sea Wolves, p. 240.

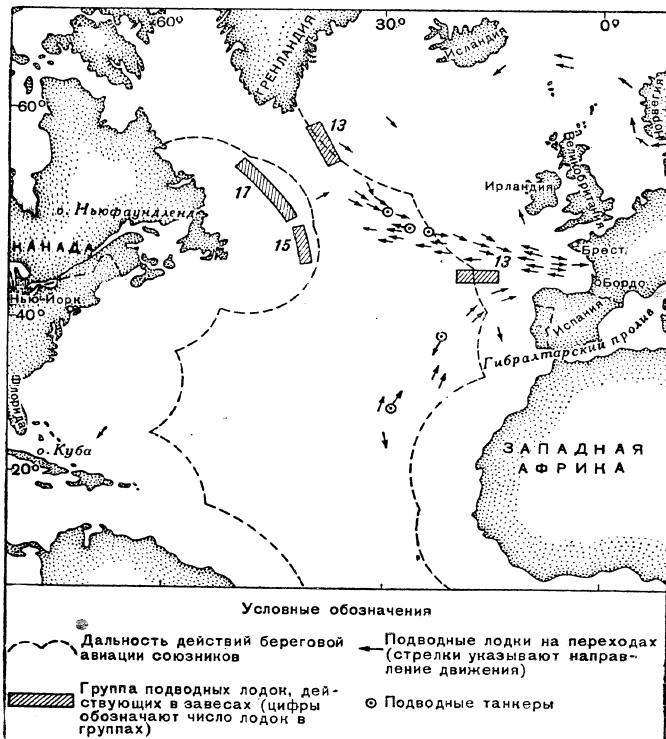


Рис. 4. Районы действий немецких подводных танкеров в мае 1943 г.

Транспортная деятельность германских лодок

71

подверглась интенсивному обстрелу из пулеметов, и, кроме того, на нее были сброшены четыре глубинные бомбы. Взрывом одной из них была оторвана носовая часть лодки, и в 12 ч 05 мин лодка затонула.

Во время атаки три глубинные бомбы взорвались в 20 м от «U-462». Вскоре лодка была атакована другим самолетом, шедшим прямо по носу и находившимся вне угла обстрела зенитного орудия лодки. Сброшенные самолетом бомбы причинили очень большие повреждения, лодка потеряла управление. Кормовой торпедный люк был смят, и погружение стало невозможным. Командир «U-462» отдал приказ подорвать лодку. Приказ еще не был выполнен, когда появились два английских самолета, один из которых с небольшой высоты обстрелял лодку, а другой сбросил на нее бомбы. На «U-462» открыли кингстоны, и командир приказал оставить лодку. Вскоре лодка затонула.

4 августа 1943 г. в Северной Атлантике после атаки самолетов погибла «U-489»; 4 октября 1943 г. на подходах к Бискайскому заливу самолетами была потоплена «U-460»; 26 апреля 1944 г. в Центральной Атлантике надводные корабли потопили «U-488».

Наконец, 11 июня 1944 г. в Северной Атлантике авиацией был потоплен последний подводный танкер «U-490».

Потеряв подводные лодки этой серии, немецкое командование еще с июня — июля 1943 г. вынуждено было использовать в качестве вспомогательных подводных танкеров несколько боевых подводных лодок большого водоизмещения. Но общее ухудшение военного положения Германии, особенно на Восточном фронте, и вызванный этим спад успехов подводных лодок не позволили довести это решение до конца. Крейсерские лодки были использованы для транспортных целей лишь считанное количество раз, а потому и не могли восполнить даже и потерю подводных лодок-танкеров, число которых по сравнению с общим числом лодок, стоявших в Германии, было очень мало.

Из 1036 подводных лодок, заказанных промышленности до начала 1943 г., транспортных лодок, в том числе и танкеров, было 22, а фактически построено за весь период войны лишь 14.

С большим запозданием занялись немцы и вопросом передачи топлива в подводном положении. Как видно из немецких источников, решение о начале испытаний по пе-

передаче топлива с одной лодки на другую на Балтийском море в подводном положении было принято только после гибели «U-488».

Так в общих чертах выглядела деятельность подводных танкеров во время второй мировой войны. Но для того чтобы помнить осветить практику использования транспортных подводных лодок специальной постройки, необходимо остановиться еще и на использовании подводных лодок-торпедовозов.

Снабжение подводных лодок, находящихся в море, торпедами и продовольствием

Кроме подпитывания боевых лодок в море топливом, с лодок, которые возвращались в базу, и с подводных танкеров им периодически передавали торпеды, продовольствие, запасные части, радиотехническое оборудование и т. д.

Так, в сентябре 1941 г., имея ограниченный запас топлива и разрешение возвращаться в базу, «U-111» получила приказание встретиться с «U-68» и передать ей неизрасходованные торпеды. Встреча должна была состояться в районе островов Зелёного мыса, причем подводным лодкам было приказано подходить к месту встречи под перископами.

Встреча с «U-68» произошла, как и было назначено, в 200 м от берега. Выгрузка торпед из лодки оказалась чрезвычайно трудной. Передача торпед на «U-68» заняла два часа.

Примерно через сутки на «U-68» были переданы неизрасходованные торпеды с подводной лодки «U-57», которая получила повреждение при попытке таранить внезапно обнаруженную английскую подводную лодку «Клайд» и должна была возвратиться в базу.

Кроме подобных случаев передачи торпед с других боевых лодок, снабжение подводных лодок, находившихся в море, торпедами производилось с помощью подводных лодок-торпедовозов, о строительстве которых говорилось выше. Однако масштабы и общая эффективность их использования по сравнению с масштабами действий подводных танкеров были значительно меньшими.

Основными причинами этого явились:

— более позднее вступление лодок-торпедовозов в строй (первое полугодие 1943 г.);

— ограниченная численность лодок-торпедовозов («U-1059», «U-1060», «U-1061» и «U-1062»);

— сложность и длительность передачи торпед с одной подводной лодки на другую в открытом море (особенно на океанских просторах), ставившие лодки под угрозу обнаружения их авиацией в то время, когда возможность срочного погружения (открыты погрузочно-разгрузочные люки и торпедные аппараты, оснащены стрелы и т. д.) была крайне ограниченной.

Для передачи торпед из контейнеров, находившихся на верхней палубе, или из торпедного отсека на носовой палубе каждой подводной лодки устанавливалось по деррик-крану, сборка и разборка которых занимали много времени и требовали большого внимания, так как малейшие повреждения или перекосы могли вызвать затруднения при их уборке после использования. При извлечении торпеды из контейнера его задний конец приподнимался с помощью червячной передачи, и из контейнера извлекалась торпеда, которая затем с помощью деррик-кранов перегружалась с одной лодки на другую. Перегрузка двух торпед хорошо натренированными командами передающей и принимающей лодок занимала около одного часа. Еще сложнее было извлечь торпеды из торпедного отсека, так как малейший перекос или отклонение от правил обращения с торпедой грозили вмятинами, повреждением винтов, рулей торпед и т. д.

Можно считать, что лодки-торпедовозы действовали по прямому назначению лишь во втором полугодии 1943 г. и в первом полугодии 1944 г. В течение этого времени они совершили примерно 15 выходов.

Как показывают сводки о потерях, три лодки-торпедовоза из четырех были потоплены: «U-1059» — 19 марта 1944 г. в Атлантическом океане авиацией при возвращении в базу после успешной передачи торпед; «U-1060» — 27 октября 1944 г. в Норвежском море авиацией; «U-1062» — 30 сентября 1944 г. в Атлантическом океане надводными кораблями.

Помимо снабжения боевых подводных лодок, находившихся в районах операций, торпедами, подводные лодки-торпедовозы неоднократно передавали на них и продовольствие.

Значимость снабжения продовольствием ничуть не меньше значимости снабжения топливом и торпедами. Возможность хранения запасов продовольствия на лодках ограничена размерами внутренних помещений. Имеется немного данных о том, что немецкие крейсерские подводные лодки нередко так перегружались запасами, что в первые дни похода в отсеках буквально нельзя было повернуться. Вот как об этом пишет Буш: «Громоздкие запасы провианта в первые дни пребывания в море мешали движению внутри лодки. Запах этого провианта господствовал над всеми другими запахами: затхлым подвальным запахом трюмов, чадом от готовой пищи, запахом одеколона, которым подводники смывают с лица соль морской воды, сирадом отработанных газов, запахом уборной и испарений грязных человеческих тел. Ну и ко всему этому качка, непрерывная, тяжелая качка»*.

Конечно, одним из путей устранения этих нагромождений мог бы явиться переход на особые (уплотненные, консервированные и обезвоженные и т. п.) виды продовольствия, которые занимают меньше места. Это частично практиковалось, но не могло полностью решить проблемы. Единственным эффективным способом улучшения обитаемости лодки могло явиться ограничение продовольственных запасов, принимаемых на борт, и их периодическое пополнение во время пребывания лодки в море. Но возможность такого снабжения с надводных судов была связана с большим риском, поэтому запасы пополнялись с транспортных подводных лодок.

Использование немецких транспортных подводных лодок специальной постройки во многом отличалось от опыта первых попыток применения боевых подводных лодок для скрытной переброски грузов в ходе Норвежской операции. Транспортные подводные лодки специальной постройки — танкеры и торпедовозы — использовались в гораздо более удаленных районах. Их деятельность была более длительной и более систематической. Кроме того, транспортные подводные лодки привлекались для обеспечения кораблей своего же класса, действовавших на морских сообщениях, тогда как использование боевых подвод-

* H. Busch. So war der U-boot-Krieg, S. 14.

ных лодок для транспортных целей в период Норвежской операции преследовало цель оказать помощь наземным войскам и авиации, т. е. проводилось в интересах общевойсковой операции стратегического значения.

Однако, несмотря на относительную новизну подобного использования лодок, ее организация и техника были освоены личным составом в относительно короткое время.

Трансокеанские перевозки стратегического сырья

Начиная вторую мировую войну, немецкое командование, несомненно, знало, что Англия и ее союзники с первых же дней начнут традиционную морскую блокаду с целью лишить Германию возможности подвоза стратегического сырья морем. Несмотря на это, оно не придало значения тому, что к сентябрю 1939 г. в составе флота не было транспортных подводных лодок типа «Дейчланд». К опыту использования этих подводных лодок командование обратилось лишь в мае 1943 г., т. е. спустя почти четыре года после того, как началась война.

Анализ общего хода второй мировой войны показывает, что главной причиной возникновения проблемы подвоза стратегического сырья в Германию из стран Дальнего Востока было крушение гитлеровских планов захвата территории Советского Союза, богатых стратегическим сырьем, и установления прямых сообщений с дальневосточными источниками стратегического сырья по суше. Поражения гитлеровских армий на Восточном фронте резко обострили потребность германской промышленности в таких дефицитных видах сырья, как каучук, вольфрам и др.

Если бы Советская Армия не сломила хребет гитлеровской военной машине под Сталинградом и фашистские полчища сумели бы пробиться за Волгу, в Закавказье и далее в страны Ближнего и Среднего Востока, то проблема доставки стратегического сырья из Японии, Индонезии или Бирмы никогда не встала бы перед гитлеровским командованием с такой остротой, с какой она встала в 1943 г.

Именно потому что разгром гитлеровских армий под Сталинградом показал несбыточность планов достижения источников сырья по суше, Дениц, сменивший 30 января 1943 г. главнокомандующего военно-морским флотом Редера, взялся за разрешение проблемы доставки сырья мо-

рем с особой поспешностью. Уже 8 февраля 1943 г. при первом обсуждении в ставке вопроса о каучуке Дениц предложил ряд мероприятий, которые должны были обеспечить доставку каучука в Германию:

1) расширение мероприятий по обеспечению прохода блокадопрорывателей с Дальнего Востока через опасную зону;

2) немедленное начало строительства транспортных подводных лодок для перевозки каучука;

3) использование для перевозки каучука итальянских подводных лодок *.

Рассматривая предложения Деница и причины привлечения к перевозкам грузов подводных лодок, один из немецких авторов пишет: «Опыт марта — апреля 1943 г. показал, что даже после того, как к обеспечению переходов блокадопрорывателей были привлечены значительные силы флота, только небольшая часть блокадопрорывателей достигла цели. Поэтому летом 1943 г. перевозки грузов надводными транспортами прекратились» **.

Именно поэтому в Берлине большие надежды возлагались на возможность использования для этих целей подводных лодок японского флота и на переоборудование итальянских подводных лодок, находившихся в Бордо, для перевозки грузов.

Специальные немецкие транспортные подводные лодки, способные выполнить эти задачи, пока еще строились; кроме того, до мая 1943 г. немецкие подводные лодки вообще не совершали переходов в воды Дальнего Востока и не имели опыта действий в условиях этого театра.

Первый заказ на строительство серии крупных транспортных лодок был передан германской промышленности только летом 1942 г. Одновременно немцы принимали меры к переоборудованию и перестройке некоторых типов боевых подводных лодок, уже находившихся в серийном строительстве в течение длительного времени.

* «Brassey's Naval Annual 1948», р. 309. Кроме каучука, из Японии в Германию перевозились вольфрам, молибден, цинк, хинин, опиум, а из Германии в Японию специальное стекло, ртуть, некоторые образцы оружия, включая торпеды, приборная техника и др.

** «Wehrwissenschaftliche Rundschau», 1955, № 11, S. 496.

В частности, для создания транспортной подводной лодки был использован проект VII серии.

Впоследствии для перевозки стратегического сырья было переоборудовано несколько крейсерских подводных лодок серий IXD₁ и IXD₂.

Понятно, что при поспешных переделках и перестройках допускалось много отступлений от установленных требований. Но немцам все же удалось создать лодки, способные выполнять транспортные функции. Например, на подводных лодках серии IXD₁ были удалены все торпедные аппараты и часть батарей и оставлено лишь самое минимальное артиллерийское вооружение, предназначенные для обороны на случай, если подводная лодка, находясь в надводном положении, окажется не в состоянии срочно погрузиться.

При рассмотрении в 1948 г. английскими специалистами военного кораблестроения этого типа лодок отказ от торпедного вооружения был признан правильным, так как даже два торпедных аппарата, а следовательно, и две заместительные цистерны, два устройства для погрузки торпед и приборов управления стрельбой занимают много места и обладают значительным весом, что уменьшает как вместимость, так и грузоподъемность лодки. С этой точкой зрения нельзя не согласиться.

Осенью 1943 г. была запланирована постройка транспортных подводных лодок XIX и XX серий. Подводные лодки XIX серии являлись двухкорпусным прототипом подводных лодок X серии с надводным водоизмещением 2000 т. На них предполагалось установить новые механизмы. Но так как конструкция двигателя до конца не была отработана, проектирование и самих подводных лодок было приостановлено.

На смену проекту XIX серии пришел проект XX серии. Эти лодки специально предназначались для транспортировки особо ценных приборов, аппаратуры, редких металлов и других подобных грузов. Они должны были иметь водоизмещение 2708/2962 т и принимать в качестве груза 800 т жидкого топлива. Максимальная подводная скорость по проекту равнялась примерно 8,5 узла, а надводная — 12,5 узла. На лодках предполагалось установить шнорхель. В 1943 г. промышленности было заказано примерно 15 таких лодок. Однако в дальнейшем их строительство

сначала было отсрочено до 1944 г., а затем и отменено.

Таким образом, ни промышленность гитлеровского рейха, ни морское командование, застигнутые врасплох крупными поражениями на Восточном фронте, оказались не в состоянии наверстать упущенное в строительстве транспортных подводных лодок для перевозки стратегического сырья и вынуждены были ограничиться использованием для этих целей лишь нескольких подводных лодок VII и IX серий, которые удалось переоборудовать. Отсутствие транспортных подводных лодок не могло не сказаться на общей успешности скрытных перевозок стратегического сырья.

Кроме того, начало перевозок сырья из Японии задержалось и из-за позднего освоения Дальневосточного театра немецкими подводниками. Только 10 мая 1943 г. в связи с передачей японцам немецкой подводной лодки «U-511» она вышла с военно-морским атташе в Японию. Благополучно пройдя через два океана, лодка 7 августа прибыла в Куре, а в сентябре на ней был поднят японский флаг и она была включена в состав японского флота под номером «RO-500».

До середины 1943 г. одиночные немецкие подводные лодки эпизодически действовали лишь на восточных подступах к южноафриканскому побережью и к югу от Мадагаскара, и только в конце июня — начале июля 1943 г. из немецких баз во Франции вышла в Индийский океан группа подводных лодок «Монсон» в составе 9 подводных лодок серии IXС и одного подводного танкера. В дальнейшем эта группа лодок была усиlena двумя подводными лодками серии IXD₂*.

Пока лодки следовали через всю Атлантику и огибали мыс Доброй Надежды, в этот же район была направлена для изучения обстановки подводная лодка «U-178» (надводное водоизмещение 1200 т), действовавшая в районе Мадагаскара. Подводная лодка «U-178» еще до выхода в Индийский океан была переоборудована для приемки гидросамолета. Для этого позади боевой рубки был устроен

* В состав группы входили подводные лодки «U-188», «U-514», «U-509», «U-183», «U-532», «U-168», «U-506», «U-516», «U-523», «U-462» (танкер), «U-200» и «U-847».

водонепроницаемый ангар, в котором размещался самолет со складывающимися крыльями. Другой резервный самолет в разобранном виде находился внутри прочного корпуса лодки*. В августе 1943 г. «U-178» прибыла в Пенанг. Туда же продолжали следовать и подводные лодки, входившие в группу «Монсон».

В конце сентября они должны были прибыть в Аравийский залив и затем направиться в Пенанг. Однако до Аравийского залива дошли только пять лодок из двенадцати. Группа понесла большие потери: четыре лодки были потоплены еще при выходе из баз, одна лодка и подводный танкер вынуждены были в результате повреждений вернуться. Возвратилась в базу также и лодка, которая должна была выполнять роль вспомогательного танкера. В Аравийском заливе из 5 дошедших лодок была потоплена еще одна подводная лодка. И только в октябре и ноябре подводные лодки «U-183», «U-532», «U-168» и «U-188» прибыли в Пенанг.

Большие потери, однако, не заставили немецкое командование отказаться от попыток распространения боевых действий лодок на указанную операционную зону, и оно время от времени продолжало посыпать сюда новые лодки. До конца войны здесь побывала 41 подводная лодка, причем наибольшее число лодок, одновременно действовавших в этом районе, достигало 11**.

Потери подводных лодок как в начале, так и в конце войны были непомерно велики. Из 41 подводной лодки, действовавшей на Дальневосточном театре, за время войны погибло 30 подводных лодок. В таких условиях вряд ли можно было ожидать особо успешных действий и от подводных лодок, выполнявших транспортные задачи.

В конце 1943 г. в Восточную Азию были направлены с ценными грузами и торпедами «U-1062», «U-1059», «U-219», «U-180», «U-490» и «U-195». На обратном пути они должны были взять каучук и другие виды сырья. Однако

* При необходимости использовать самолет, находившийся в ангаре, его спускали на воду и буксировали лодкой, после чего, включив мотор, самолет взлетал самостоятельно. Спуск самолета из ангара на воду занимал 10 минут.

** За все время действий в Индийском океане подводные лодки потопили 162 судна общим тоннажем в 1 000 000 брутто-reg. t.

из них прибыли в Пенанг и Джакарту лишь «U-1062» и «U-219», и вспомогательный танкер «U-195». Остальные возвратились в свои базы.

В самом конце войны на «U-875», вышедшей из Бергена в Японию, были отправлены ртуть, болванки специального чугуна и оптические стекла. Грузы размещались в двух отсеках по бортам лодки. Для увеличения грузоподъемности с лодки были сняты часть вооружения, якоря и якорные цепи*.

В конце 1943 г.—начале 1944 г. немецкое командование отдало приказание некоторым подводным лодкам, находившимся в Пенанге, вернуться в европейские базы. При возвращении они должны были доставить стратегическое сырье. Однако из-за нехватки запасов топлива большинство лодок вынуждено было возвратиться в Пенанг. До французского порта Бордо удалось дойти с грузом каучука только двум подводным лодкам: «U-173» и «U-188».

Точно так же неудачно закончились обратные переходы других итальянских и немецких подводных лодок с грузом. Подводная лодка «UIT-23»** при выходе была потоплена английской подводной лодкой. «UIT-24» в связи с выходом из строя вспомогательного танкера «U-195» была вынуждена повернуть обратно, а лодка «U-1062» была, как уже отмечалось выше, потоплена в Атлантике.

Трудность организации обратного перехода усугублялась тем, что ни одна из германских подводных лодок, находившихся в Восточной Азии осенью 1944 г., не была оборудована шнорхелем. Это означало, что обратный переход в Норвегию мог быть предпринят только в зимние месяцы, чтобы пройти опасные районы Северной Атлантики под покровом темноты.

Учитывая это, командующий германскими подводными силами отдал приказ, чтобы с октября 1944 г. подводные лодки начали обратный переход, причем их следовало максимально использовать в качестве транспортов для перевозок сырья.

* «Морской сборник», 1946 г., № 4—5, стр. 70—71. Запасы, принятые на лодку, были рассчитаны на 14 месяцев. Экипаж лодки был сокращен до 58 человек за счет совмещения некоторых специальностей.

** Подводные лодки «UIT-21»—«UIT-25»—это итальянские подводные лодки, использовавшиеся немцами для перевозки каучука.

Из 12 находившихся еще в Восточной Азии подводных лодок* с октября 1944 г. по июнь 1945 г. смогли направиться в Германию только восемь. Из них «U-168» и «U-196» вскоре после выхода были потоплены подводными лодками союзников.

Подводные лодки «U-181» и «U-195» вынуждены были из-за неисправности механизмов возвратиться в Джакарту. Подводные лодки «U-843» и «U-861» прибыли в Норвегию в апреле 1945 г. Подводная лодка «U-510» в конце апреля 1945 г. прибыла в Сен-Назер, а подводная лодка «U-532», оказавшись к моменту капитуляции в районе Фарёских островов, пришла в Ливерпуль.

Таким образом, число походов подводных лодок и объем перевозок, осуществленных лодками, оказались крайне ограниченными. Основными причинами этого явились:

— исключительно большая протяженность маршрута перехода (от Бреста до Сингапура около 10 000 миль) при отсутствии каких-либо промежуточных баз, укрытий или стоянок;

— наличие почти вдоль всей трассы перехода широкой сети морских баз и аэродромов союзников, на которые базировались разведывательные и ударные силы флота и авиации;

— ограниченност транспортных возможностей лодок того времени, что, учитывая длительность и риск перехода (около двух месяцев в один конец), делало эти походы малорентабельными;

— низкий уровень оснащения подводных лодок средствами наблюдения и обнаружения и невозможность в связи с этим своевременного ухода на глубину в случае появления авиации и кораблей противника в районе движения лодки;

— пренебрежение немецкого командования опытом строительства транспортных подводных лодок в период первой мировой войны; стратегическая и оперативная недальновидность немецкого командования в условиях второй мировой войны, следствием чего явилось отсутствие подводных лодок специальной постройки, а также полная

* «U-168», «U-510», «U-843», «U-532», «U-195», «U-181», «U-196», «U-861», «U-862», «U-219», «UIT-24», «UIT-25».

неподготовленность немецкого командования к решению задач, возникших в связи с резким изменением общего хода войны на суше и на море.

Но сколько бы ограниченными эти перевозки ни были, они показали, что когда надводные суда не могут быть использованы для транспортировки грузов из-за преобладания противника на море, а для авиации расстояния до пунктов доставки и получения грузов труднопреодолимы, подводные лодки являются единственным средством, способным справиться с переброской грузов тем успешнее, чем лучше подготовлено командование и сами лодки (в техническом отношении) к решению этих задач.

Транспортировка личного состава, спасенного после гибели судов в море

Менее значительным, но также новым видом деятельности подводных лодок явилась транспортировка личного состава, подобранныго после гибели судов в море.

Как правило, немецкие подводные лодки не занимались спасением экипажей, потопленных ими судов противника. Исключение составляли лишь случаи, предусмотренные директивой адмирала Деница, согласно которой лодки должны были подбирать для допроса капитана, первого помощника или других лиц с бортовыми документами.

В ряде случаев, например при действиях немецких лодок против конвоев в Баренцевом море и при действиях немецких торпедных катеров против советских транспортов в Балтийском море, фашисты в нарушение элементарных международно-правовых норм расстреливали оказавшихся в воде*.

Правда, американский историк Морисон утверждает, что они не могли совершать действий, противоречащих принципам человечности и морским традициям **, но эта попытка обелить гитлеровских преступников не имеет под собой никаких оснований.

* В качестве конкретного примера зверства фашистов можно указать на расстрел советских моряков с парохода «Гайсма», потопленного 22 июня 1941 г. в Балтийском море немецкими торпедными катерами.

** С. Э. Морисон. Битва за Атлантику. Сокращенный перевод с английского. Воениздат, 1956, стр. 52.

Не предпринимали немецкие подводники никаких мер и по спасению экипажей своих подводных лодок, потопленных противником. Причины такого поведения, по-видимому, заключались в том, что не всегда можно было своевременно получить точную информацию, необходимую для принятия решения. В тех же случаях, когда такая информация была, командование подводными силами и командинги лодок считали следование в эти районы опасным, так как можно было легко попасть в ловушку.

Однако, несмотря на это, все же в ряде случаев немецким подводным лодкам пришлось заниматься и спасательными действиями.

В начале декабря 1941 г. командование подводными силами гитлеровского флота, заинтересованное в расширении действий подводных лодок, направило группу подводных лодок большого водоизмещения в район Кейптауна. В состав группы входили подводные лодки «U-124», «U-126», «U-129» и др. Путь предстоял дальний, и поэтому им было приказано пополнить запасы топлива с немецких судов снабжения, развернутых в районах перехода. «U-124» и «U-129» встретились с судном снабжения «Питон» в районе к югу от Азорских островов и, приняв топливо, продолжали плавание. 22 ноября для пополнения запасов топлива подводная лодка «U-126» встретилась в точке 4°12' южной широты и 18°42' западной долготы с германским вспомогательным крейсером «Атлантис». С лодки были поданы шланги. Но внезапно «Атлантис» был обстрелян английским крейсером «Девоншир»*. «U-126» едва успела отсоединить приемные топливные шланги и начать погружение, как снаряды начали ложиться у самого борта крейсера. Через несколько минут он получил ряд попаданий и затонул.

Английский крейсер бросил экипаж «Атлантиса» на произвол судьбы и ушел.

Личный состав «Атлантиса» вынужден был спасаться, кто как мог. Получив донесение о произошедшем, командование подводным флотом передало командирам подводных лодок «U-124» и «U-129» приказание немедленно следовать в район боя и подобрать людей.

* Здесь опускаются подробности, относящиеся к тому, как был обнаружен «Атлантис» и как он пытался ввести в заблуждение английский крейсер, передавая позывные, принадлежащие английскому судну.

Выполняя это приказание, подводные лодки «U-124» и «U-129» полным ходом направились к месту происшествия. По пути «U-124» обнаружила английский крейсер «Дьюнедин», находившийся на линии постоянного патрулирования между побережьем Африки и Бразилии. Обстоятельства сложились таким образом, что подводная лодка смогла сблизиться с крейсером, выйти на позицию залпа и выпустить торпеды по крейсеру. Залп оказался успешным. Крейсер «Дьюнедин» был потоплен, а подводная лодка, по-видимому, не желая задерживаться, не стала спасать личный состав крейсера, пошла в назначенный ей район, куда и прибыла почти одновременно с «U-129». В результате предпринятых мер по поиску и спасению людей подводные лодки «U-124», «U-126» и «U-129» подобрали из воды почти по сто человек и направились на поиски судна снабжения «Питон», на которое было приказано передать спасенных. Встретившись с «Питоном» через два дня, лодки передали на него для доставки в Германию всех пострадавших.

Но на этом события не закончились, так как «Питон» получил приказание в период между 30 ноября и 4 декабря снабдить еще несколько подводных лодок. Среди них были «U-68» и «UA», которые подошли к борту, подали шланги и начали приемку топлива.

Однако рано утром 1 декабря наблюдатели судна обнаружили на горизонте дым, а затем и английский крейсер, явно направлявшийся к «Питону»*. Подводные лодки немедленно отсоединили приемные шланги и начали погружение. В связи с тем что «U-68» почти полностью приняла топливо и не успела удифферентоваться, ее погружение происходило настолько стремительно, что командиру стоило большого труда выровнять лодку и приостановить падение. Английский крейсер продолжал идти по направлению к «Питону», который начал уходить от крейсера. Вскоре английский крейсер оказался в пределах дальности торпедной стрельбы обеих подводных лодок.

Командир «U-68» вследствие «непослушного» поведения плохо удифферентованной лодки не смог занять позиции для атаки. В более благоприятном положении оказа-

* Имеются основания считать, что «Питон» был обнаружен английским крейсером во время его радиопереговоров с «U-126».

лась подводная лодка «UA». Но ее трехторпедный залп по крейсеру оказался безрезультатным, и судьба «Питона» по существу была предрешена.

Продолжая уходить и видя, что подводные лодки не смогли нанести удара по английскому крейсеру, командир «Питона» приказал заложить подрывные патроны, и судно снабжения было взорвано своей командой. Личный состав «Питона» и личный состав вспомогательного крейсера «Атлантик», принятый ранее с подводных лодок «U-124», «U-126» и «U-129», оказался в воде. Английский крейсер «Девоншир» удалился, а через некоторое время в Южной Атлантике началась новая спасательная операция при самом деятельном участии подводных лодок.

После того как английский крейсер скрылся из видимости, «U-68» и «UA» всплыли и направились к месту гибели «Питона», где и обнаружили на воде несколько шлюпок и плотов, до отказа заполненных людьми. Командиры подводных лодок разделили пострадавших на три группы, две из которых были приняты на подводные лодки, а третья оставлена на шлюпках. Последние были взяты подводными лодками на буксир. Такой вариант был признан лучшим выходом из положения, так как позволял подводным лодкам в случае неожиданной атаки их надводными кораблями или авиацией противника отдать буксиры и быстро погрузиться, оставив шлюпки на воде. Так начался длительный переход из экваториальных широт в европейские воды.

Благополучное завершение этого перехода было, несомненно, очень сложной и почти невыполнимой задачей. Но на помощь пришли еще две немецкие подводные лодки, в связи с чем оказалось возможным произвести некоторое перемещение: спасенные были распределены примерно поровну на четыре лодки. Однако и после этого лодки шли с явной перегрузкой. Вскоре они встретили четыре итальянские подводные лодки: «Горелли», «Финци», «Таццоли» и «Кальви». Каждая из них взяла на борт часть пострадавших. Теперь лодки смогли двигаться значительно быстрее и с меньшими трудностями и неудобствами. После этого перераспределения «пассажиров» лодки направились в базы Бискайского залива. «U-68» прибыла в Сан-Назер 24 декабря, а через неделю прибыли в базы и остальные лодки. Переход с личным составом, спасенным с по-

топленных немецких кораблей, на расстояние более 5000 миль был успешно завершен *.

Таким образом, подводные лодки иногда вынуждены были срочно переходить в район гибели своих надводных кораблей, производить поиск и спасение их личного состава, атаковать во время перехода обнаруженные боевые корабли противника, заниматься длительной транспортировкой большого числа спасенных, буксировкой шлюпок, передачей спасенных на другие подводные лодки и т. д.

Описанный случай спасения личного состава своих кораблей поставил подводные лодки в очень тяжелое положение. Лодки вынуждены были долго идти в надводном положении, в связи с чем могли быть обнаружены противником. Спасенных нужно было кормить и пить, а это было связано с риском израсходовать запасы раньше, чем лодки смогут прийти в базу. Кроме того, «пассажиры» мешали работать и отыхать экипажам лодок. Однако, несмотря на все эти трудности, лодки с поставленной задачей справились успешно.

Приведем еще один случай. В ночь с 12 на 13 сентября 1942 г. «U-156» потопила у побережья Либерии в точке 5°05' северной широты и 11°38' западной долготы английский лайнер «Лакония» (19 695 брутто-рег. т), на борту которого находилось около 1500 пленных итальянцев, захваченных англичанами в Северной Африке. Услышав крики о помощи на итальянском языке, командир лодки начал подбирать людей и одновременно донес командованию о случившемся, которое, по утверждению Буша, дало большой группе подводных лодок, находившихся в море, указание немедленно полным ходом следовать в квадрат 77-21 и помочь «U-156» спасти людей **. Кроме того, как пишет тот же Буш, командир «U-156», продолжая спасение, дал сообщение о случившемся открытым текстом на англий-

* W. Frank. The Sea Wolves, p. 140.

** Не исключена возможность, что эта версия пущена в оборот Бушем для того, чтобы подчеркнуть гуманность Деница. Во всяком случае до настоящего времени в других материалах никаких данных о сосредоточении в этом районе немецких подводных лодок не имеется. Единственным соучастником этой спасательной операции явилась «U-506», проходившая через этот район. Она подобрала семь английских женщин, двоих детей и нескольких итальянцев, которые через несколько дней были переданы на французское судно.

ском языке. Однако ни одно судно по этому призыву не пришло на помощь.

Ввиду крайне большого количества пострадавших командир принял часть людей внутрь лодки, некоторых разместил на верхней палубе, а остальных оставил на шлюпках, которые буксировал в течение нескольких суток. Когда лодка шла со спасенными, появился американский самолет, принявший, по-видимому, данную лодку радиограмму. Несмотря на предупреждение, переданное с лодки, о том, что на борту лодки имеются англичане и женщины, самолет атаковал лодку бомбами и нанес ей тяжелые повреждения. Лодка отдала буксиры, и спасательная операция была прервана.

Кроме участия в этих двух крупных операциях по спасению личного состава, немецкие лодки и позже изредка получали аналогичные задания или попутно решали такие же задачи самостоятельно.

27 февраля 1943 г. подводная лодка «U-264», вышедшая вместе с «U-58» и «U-437» в Бискайский залив для обеспечения прохода немецкого танкера «Хохенфридеберг», оказалась вынужденной свидетельницей его гибели от артиллерийского огня английского крейсера «Суссекс». Лодка пыталась атаковать крейсер, но успеха не имела. После того как танкер был потоплен и английский крейсер ушел из района боя, лодка приняла на борт экипаж танкера и доставила его в базу.

Выше уже отмечалось, что в марте 1943 г. при подготовке к встрече немецких блокадопрорывателей на подходах к Датскому проливу на случай необходимости спасения экипажей были развернуты подводные лодки «U-191», «U-469» и «U-635».

13 июня 1943 г., после того как «U-564» была атакована английскими самолетами береговой авиации и, получив повреждения, лишилась возможности погружаться, штаб подводных сил направил ей на помощь находившуюся поблизости подводную лодку «U-185» и два эсминца миноносца из Ла-Паллиса. В 17 ч 47 мин «U-564» была вторично атакована и потоплена. Подводная лодка «U-185» подобрала команду «U-564», встретилась с эсминцами миноносцами и благополучно пришла в базу.

12 марта 1944 г. две немецкие подводные лодки, принявшие топливо с немецкого судна снабжения «Брейк» к

юго-востоку от острова Маврикия, оказались свидетелями уничтожения этого судна английскими кораблями. После того как английские корабли ушли, лодки подобрали экипаж судна и впоследствии доставили его в базу.

6 февраля 1945 г. «U-862» подобрала и приняла на борт около 100 человек с потопленного ею американского судна «Питер Сильвестер», шедшего из Мельбурна в Коломбо.

Таким образом, немецкие подводные лодки, действовавшие на морских сообщениях, оказались вполне пригодными как для экстренного участия в спасении людей с потопленных немецких судов, так и для участия в заранее планируемых операциях.

Заимствование идей у своих противников и союзников В первой половине 1944 г. в составе военно-морских сил гитлеровской Германии было организовано так называемое соединение «К», о котором до недавнего времени в литературе почти не упоминалось. Об этом стало известно только в 1956 г. после того, как в Ганновере вышла в свет книга К. Беккера*.

Из его книги видно, что это было диверсионно-штурмовое соединение, предназначенное для решения специальных задач: подрыва кораблей и транспортов противника, подрыва мостов и шлюзов на реках и каналах и проведения других подводных диверсий. Беккер утверждает, что немецкое командование окончательно решило сформировать соединение «К» после того, как английские сверхмалые подводные лодки атаковали и повредили немецкий линейный корабль «Тирпиц». При создании диверсионно-штурмового соединения «К» использовался опыт организации и подготовки аналогичного соединения в Италии. Боевые средства, которыми предполагалось снабдить это соединение, создавались по образцам английского оружия, попавшего в руки немцев после одной английской диверсии. *

Автор не договаривает, что не менее важной причиной, заставившей немцев принять особо энергичные меры к созданию соединения «К» в начале 1944 г., было тяжелое

* К. Беккер. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. Перевод с немецкого. Издательство иностранной литературы, 1958.

военное положение Германии, когда, по словам Беккера, «дела Германии были плохи». В записках адмирала Гейе, цитируемых в книге Беккера, говорится, что «приходилось укладываться в жесткие сроки. Длительные процессы совершенствования и испытаний новых средств исключались»*.

Вводя на вооружение флота «малые» средства ведения войны — сверхмалые подводные лодки и боевых пловцов-диверсантов, гитлеровское командование рассчитывало добиться с помощью необычных средств и методов борьбы на море хотя бы какого-нибудь перелома или изменений в общем ходе войны, приостановить резкое снижение авторитета германских войск и падение их морального уровня под влиянием поражений на Востоке и утраты всякой инициативы в войне.

С точки зрения темы настоящей работы необходимо обратить внимание на три обстоятельства.

Создавая в числе прочих средства «малые» средства ведения войны — сверхмалые подводные лодки «Хехт» (водоизмещение 7 т), немецкое командование предполагало использовать их по английскому методу — «буксировать крупными подлодками в район вражеского побережья и там выпускать на выполнение задания»**. Если бы этот метод был принят, то, по-видимому, нашлись бы и подводные лодки-буксировщики.

После того как лодки «Хехт» были признаны непригодными и была создана одноместная подводная лодка «Бибер» (водоизмещение 6,25 т, длина 8,65 м, максимальный диаметр 98 см), немцы пересмотрели и способ их транспортировки. Вместо английского метода буксировки был принят японский метод — транспортировка сверхмалых подводных лодок на палубе боевых подводных лодок.

В результате энергичных и срочных мер, предпринятых командованием флота, сверхмалые подводные лодки были не только созданы, но и подготовлены к операции против кораблей нашего Северного флота в районе Кольского залива.

* К. Беккер. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне, стр. 22.

** Там же, стр. 30.

Окончательное решение об использовании шести сверхмалых подводных лодок для этих целей было принято 1 января 1945 г.*.

Как пишет Беккер, эти лодки предстояло спустить на воду на значительном удалении от охраняемого нами района. «...Если бы противник застал их врасплох за этой

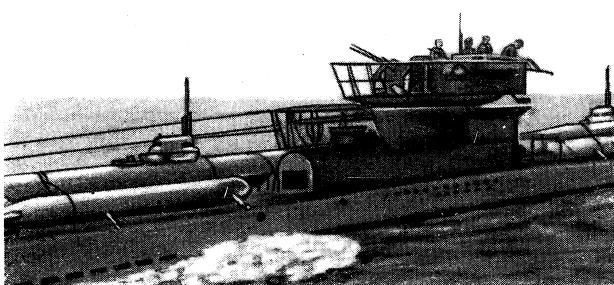


Рис. 5. Транспортировка сверхмалых подводных лодок

работой, то могли бы произойти неприятные вещи. Спуск «Биберов» на воду предполагалось произвести около 15 часов дня перед ночью, на которую было назначено проведение операции. Сама атака должна была состояться ровно в 3 часа ночи, так как опыт показывал, что в этот час даже самые выносливые часовые становятся менее внимательными. Следовательно, на преодоление расстояния до бухты Ваенги, равного 40 морским милям, «Биберам» давалось 12 часов**.

Нападение было назначено на 8 января 1945 г. «попутно, что в эту ночь ожидалась благоприятная фаза луны. К полуночи «Биберам» в полной темноте удалось бы незаметно проколзнути мимо сторожевых катеров противника. Затем взошла бы луна, находившаяся как раз в последней четверти. Свет ее, не будучи очень ярким, все же помогал

* «Brasseys Naval Annual 1948», p. 423.

** К. Беккер. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне, стр. 188.

бы водителям в ориентировке и обнаружении вражеских кораблей. Атаковать «Бибера» должны были одновременно в строго установленный час»*.

Как видно из книги К. Беккера, перед операцией была проведена весьма тщательная подготовка. И хотя все лодки вышли в море для следования в район Кольского залива, операция не состоялась. Беккер объясняет это тем, что во время перехода, еще до спуска, на сверхмалых подводных лодках началась сильная вибрация, вышли из строя бензопроводы и другие уплотнения и т. д., т. е. техническими неполадками.

В действительности, конечно, оказались и другие факторы: неуверенность в возможности скрытного подхода к назначенному точке спуска лодок, оправданная боязнь наших сил и средств противолодочной обороны, развернутых на подходах к Кольскому заливу и в глубине залива, неустойчивое моральное состояние экипажей подводных лодок и т. д.

Но в данном случае важно обратить внимание на то, что для решения задачи скрытной доставки «малых» средств немецкие боевые лодки были использованы в качестве транспортеров.

Скрытные транспортировки особого рода

Говоря о транспортной деятельности немецких подводных лодок, нельзя оставить без внимания ряд случаев, когда лодки привлекались к выполнению транспортных задач особого рода.

27 мая 1941 г., когда преследуемый англичанами линейный корабль «Бисмарк» оказался в критическом положении, подводная лодка «U-556», находившаяся в море, получила приказание подойти к линкору и снять с него журнал боевых действий. Но этого не произошло. К моменту получения приказания подводная лодка находилась на значительном расстоянии от линкора и имела в цистернах всего лишь 4 т топлива, которых едва могло хватить для возвращения в базу. Кроме того, на ней не было ни одной торпеды. Из-за этого подводная лодка не смогла атаковать

* К. Беккер. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне, стр. 189.

английский авианосец «Арк Ройал» и линейный крейсер «Ринаун», с которыми встретилась при исключительно благоприятных для атаки условиях.

Хорошо известно также, что на одной из немецких подводных лодок, направлявшихся в Японию, из Германии возвращался адмирал Номура. Этим же маршрутом из Японии в Германию проследовало несколько небольших групп офицеров японского флота.

Наконец, следует сказать еще об одном виде транспортного использования лодок, который хотя и не вышел из стадии опытов до самого окончания войны, но представляет несомненный интерес. Речь идет о **буксировке подводными лодками контейнеров с ракетами ФАУ-2**. По утверждению одного из участников разработки этой ракеты немца В. Дорнбергера, являющегося ныне консультантом американской авиационной фирмы «Белл Эйркрафт», в Германии к концу войны была почти полностью завершена постройка трех специальных контейнеров, в каждом из которых размещалось по одной ракете ФАУ-2. Такой контейнер представлял собой цилиндр длиной до 35 м с крестообразным оперением, расположенным в сужающейся хвостовой части. В корпусе контейнера размещался командный пункт, где проводились все работы по подготовке и запуску ракеты, а также находились гироскопы, насосы, баки для жидкого кислорода и спирта, балластные цистерны, принимавшие до 300 т воды.

С помощью насосов, управляемых с подводной лодки дистанционно, вода удалялась из носовых цистерн, и контейнер медленно занимал вертикальное боевое положение, при котором его головная часть выступала над поверхностью моря.

Подводная лодка в погруженном состоянии могла буксировать три контейнера, достигая при этом скорости около 13 узл.* С одним же контейнером скорость подводного хода лодки увеличивалась до 17 узл. Время, затрачиваемое на подготовку и запуск ракеты, не превышало 30 минут.

Таким образом, наряду с использованием лодок для скрытной перевозки грузов, доставки топлива, торпед и про-

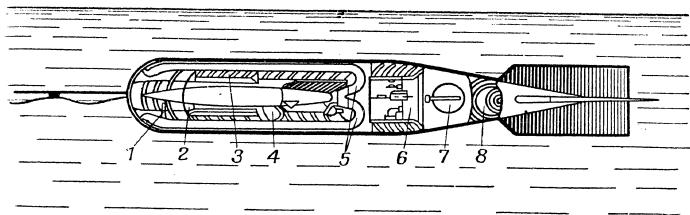


Рис. 6. Подводный контейнер с ракетой ФАУ-2:
1 — пост для обслуживания боевой головки снаряда; 2 — пост для наблюдения за приводами; 3, 8 — цистерны водяного балласта; 4 — пост для обслуживания двигателей; 5 — выхлопные каналы для газов; 6 — приборы управления; 7 — топливный бак

довольствия боевым подводным лодкам, находившимся в море, для высадки диверсионно-разведывательных групп на побережье противника и спасения людей немецкое командование использовало их и как средство скрытного решения задач особого рода. Круг подобных задач был довольно значительным, о чем свидетельствуют постоянные поиски немцами новых вариантов использования подводных лодок для транспортных целей.

* По-видимому, испытания проводились с использованием подводных лодок XXI и XXIII серий.

Глава III

ПОДВОДНЫЕ ТРАНСПОРТИРОВКИ ИТАЛЬЯНСКОГО ФЛОТА ВО ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЕ

Как уже отмечалось в главе I, итальянское морское командование еще задолго до начала второй мировой войны было серьезно обеспокоено большим превосходством его вероятных противников в крупных надводных кораблях и в качестве одного из средств нанесения внезапного удара по ним избрало человекоуправляемые торпеды.

К моменту вступления Италии в войну на стороне Германии соотношение сил было далеко не в пользу Италии. По итальянским данным*, оно выражалось следующими цифрами (табл. 2).

Таблица 2
Соотношение сил на Средиземном море
на 10 июня 1940 г.

Классы кораблей	Итальянский флот	Англо-французские силы		
		Англия	Франция	Итого
Линейные корабли	4	5	6	11
Авианосцы	—	2	1	3
Тяжелые крейсера	8	2	7	9
Легкие крейсера	14	11	9	20
Эскадренные миноносцы и миноносцы	128	40	34	74
Подводные лодки	115	18	46	64

* Данные приводятся по справочному изданию исторического отдела итальянского морского штаба «La Marina Italiana Nella Seconda Guerra Mondiale». Roma, 1950, p. 17.

Как видно из таблицы, превосходство англо-французских сил в крупных надводных кораблях было весьма убедительным. Что же касается подводного флота, то из 115 итальянских подводных лодок 19, построенные до 1931 г., являлись учебными, а большинство остальных было малого водоизмещения и имело серьезные недостатки — низкую маневренность, большую шумность, малую скорость погружения и т. д. Рассчитывать на эффективное использование этих подводных лодок против крупных надводных кораблей было почти невозможно *. Именно поэтому командование итальянского флота перед войной уделяло подготовке к использованию человекауправляемых торпед большое внимание.

В начале 1940 г. неподалеку от Специи состоялось первое учение по отработке скрытной транспортировки этого нового средства нанесения удара. Только первая половина его прошла успешно. Торпеды были приняты на палубу подводной лодки «Аметиста» и скрытно доставлены в назначенный «район атаки кораблей противника». Здесь лодка всплыла в позиционное положение, водители торпед вышли из подводной лодки, заняли свои места и после отдачи креплений, удерживавших торпеды на палубе, двинулись к цели.

Но дальше начались осложнения. По плану учения водители торпед должны были, приблизившись к порту, проникнуть через восточные ворота и атаковать стоявшую на рейде мишень «Куартро». Несмотря на то что учение продолжалось всю ночь, к рассвету задачу выполнил только один из трех экипажей, который прикрепил к подводной части корабля-цели «сильный заряд». В условиях войны атакованный корабль был либо уничтожен, либо серьезно поврежден. После этого водителям торпед по УКВ было приказано возвратиться к лодке, но так как связаться не удалось, за ними пришлось идти самой лодке.

В ходе последующих учений было установлено, что применение этого оружия, несомненно, связано с трудностями,

* Официальная итальянская статистика показывает, что подводные лодки итальянского флота с июня 1940 г. по 7 сентября 1943 г. совершили 1642 выхода в море, из них 224 за пределы Средиземного моря. Но за время этих походов ни один крупный надводный корабль противника не был потоплен.

но они порождались недостаточным освоением самого оружия и приемов его использования.

Что же касается транспортной функции подводной лодки, то она была выполнена успешно, и всякие сомнения в возможности подобного использования подводных лодок быстро развеялись. В ходе учения выявилась необходимость конструктивного и технического улучшения системы крепления торпед на палубе подводной лодки. В дальнейшем на подводных лодках, специально выделенных для этих целей, были установлены своеобразные контейнеры, в которые загружались перевозимые человекоуправляемые торпеды. Контейнеры обеспечивали их большую сохранность и исправность во время перехода (как в надводном, так и в подводном положении) и, по-видимому, давали большие преимущества по сравнению с открытым вариантом крепления торпед на палубе, так как итальянцы установили контейнеры, не считаясь со значительным снижением скорости лодки и возможностью демаскировать характер выполняемого задания.

Постройка и монтаж этих контейнеров занимали известное время, а обстановка, по оценке итальянского морского штаба, требовала незамедлительного нанесения ударов по крупным надводным кораблям противника. Поэтому было решено проводить первые боевые походы лодок с человекоуправляемыми торпедами, не дожидаясь готовности специального оборудования.

Скрытные транспортировки человекоуправляемых торпед

Первый случай использования подводной лодки для транспортировки человекоуправляемых торпед был в конце августа 1940 г., когда лодка «Ириде» получила задание скрытно доставить человекоуправляемые торпеды к Александрии, где они должны были после отделения от лодки самостоятельно проникнуть в гавань и атаковать стоявшие там линейные корабли английского Средиземноморского флота.

Еще в период отработки и испытаний человекоуправляемых торпед вокруг них была создана плотная завеса секретности. Для достижения этого районы подготовки, места расположения школ, мастерские по ремонту и регулировке аппаратуры и снаряжения водителей торпед были засекречены. Ко всем добровольцам, которые зачислялись

Подводные транспортировки итальянского флота

в состав экипажей человекоуправляемых торпед, было предъявлено требование сохранять в абсолютной тайне не только все то, что касалось вооружения, учений, численности и дислокации отряда, но даже и свою принадлежность к отряду, специальность и место службы. Кроме этого, при подготовке к выходу подводных лодок на выполнение задания предусматривалось проведение дополнительных мер маскировки, которые обеспечили бы надежное сохранение в тайне самого факта выхода подводной лодки, а также маршрута ее следования и характера выполняемой задачи.

Однако в данном случае события развернулись таким образом, что, несмотря на все эти мероприятия, поход оказался безуспешным.

Подводная лодка «Ириде» должна была выйти из Сплитии в залив Бомба (западнее Тобрука), чтобы принять там с миноносца «Калипсо» четыре управляемые торпеды и закрепить их на специальных палубных блоках. Вместе с торпедами «Ириде» должна была принять и их экипажи. Наличие торпед на палубе ограничивало возможность погружения «Ириде» на глубину более 30 м. А на этой глубине лодка могла быть обнаружена воздушной разведкой противника.

После пробного погружения с торпедами на борту «Ириде» должна была вечером 22 августа выйти к Александрии с расчетом, чтобы в ночь на 25 августа, когда взойдет луна, быть в 4 милях от входа в базу. По получении сообщения из Рима, подтверждающего, что корабли английского флота стоят на якоре в базе, человекоуправляемые торпеды с экипажами должны были направиться в гавань и атаковать намеченные объекты, после чего возвратиться к доставившей их подводной лодке.

В соответствии с намеченным планом «Ириде» утром 21 августа благополучно пришла в залив Бомба. Вскоре там же встал на якорь миноносец «Калипсо», на котором находились управляемые торпеды и их экипажи. Кроме миноносца, в заливе стояли моторное судно «Монте Гаргано», небольшой пароход и несколько моторных шхун.

После полудня 21 августа английские самолеты бомбардировали гидроаэродром, расположенный в заливе Бомба. Они, конечно, не могли не заметить скопления кораблей в этих обычно пустынных водах. На следующее утро появился английский самолет-разведчик, по которому зенит-

ная артиллерия кораблей открыла сильный, но безрезультатный огонь.

В 11 ч 30 мин, когда подводная лодка, закончив приемку торпед на палубу, вышла с рейда для пробного погружения, а «Калипсо» ошвартовался у борта «Монте Гаргано» для пополнения запасов, с лодки на расстоянии 6000 м были замечены три английских самолета-торпедоносца, летевших строем клина на высоте 60—70 м. Летчики заместили лодку и устремились на нее. Малая глубина (15 м) не позволяла произвести быстрое погружение. Командир подводной лодки решил уклониться от атаки самолетов в надводном положении. Надеясь затруднить противнику пристальное сбрасывание торпед, лодка легла на конткурс по отношению к среднему самолету. На дистанции, немного превышающей 1000 м, лодка открыла пулеметный огонь по крайним самолетам, которые между тем снизились до 10—15 м и, пролетая справа и слева от лодки, обстреляли ее из пулеметов, в результате чего часть орудийной прислуги была убита. Средний самолет с дистанции 150 м сбросил торпеду, которая попала в носовую часть правого борта лодки в районе кают-компании. «Ириде» тут же затонула. На поверхности воды остались 14 человек из числа тех, кто был на палубе и на мостице. После этого английские летчики успешно атаковали «Монте Гаргано» и миноносец. Командир «Калипсо», приказав обрубить швартовы, поданные на «Монте Гаргано», который начал тонуть, направил миноносец к месту, где исчезла «Ириде», и подобрал пострадавших*.

Таким образом, первый скрытный поход для нанесения внезапного удара по крупным кораблям противника новым видом оружия закончился для итальянцев неудачно: задача осталась невыполненной, подводная лодка была потеряна, вместе с лодкой погибла часть личного состава. Были спасены (подняты с лодки) лишь человекоуправляемые торпеды и основной состав экипажей этих торпед, которые на «Калипсо» были доставлены в базу Серкью (Италия). Из приведенного описания первой попытки применения чело-

* Как здесь, так и в дальнейшем фактические данные о походах итальянских подводных лодок с человекоуправляемыми торпедами приводятся по книге В. Боргезе «Десятая флотилия МАС» с уточнениями и дополнениями, взятыми из других итальянских и английских источников, на которые в случае необходимости делается ссылка.

векоуправляемых торпед ясно, что она могла привести вообще к раскрытию их секрета. Этой первой попытке применения нового оружия В. Боргезе в своем описании подводит такой итог: «Из-за поверхностного и легкомысленного отношения к подготовке материальной части и недостаточно четкой организации было маловероятно, что использование нового оружия принесет успех, даже если бы торпеда противника и не прервала поход лодки в самом начале»*.

В самом деле, перегрузка торпед в районе, доступном для разведывательной авиации противника днем при хорошей видимости, свидетельствует о непонимании обстановки. И даже после того, как над заливом побывал вражеский разведчик, командование без надежной гарантии возможности быстрого погружения разрешило подводной лодке с особо секретным видом оружия оставаться в заливе Бомба. Наконец, перегрузку человекоуправляемых торпед производили на глазах у экипажей парохода и моторных шхун, которые могли поделиться своими наблюдениями с кем угодно.

Однако опасения итальянцев о вероятности раскрытия секрета нового оружия и нового варианта использования подводных лодок не подтвердились, так как английские летчики, атаковавшие лодку, не отличались особой наблюдательностью и не обнаружили на ней ничего необычного. Командование английского флота также не проявило в данном случае настойчивости и не организовало после атаки дополнительной воздушной разведки для выявления всей обстановки. Такая разведка могла бы помочь обнаружить человекоуправляемые торпеды и сделать необходимые выводы на будущее.

В английских источниках, касающихся этого факта, указываются дата и место атаки и искаженные результаты**. Но о том, что была потоплена подводная лодка с человекоуправляемыми торпедами на палубе, не говорится ни слова.

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 45.

** Например, S. W. Roskill в книге «The War at Sea 1939—1945», в. I, р. 307, указывает, что самолетами были потоплены плавбаза, миноносец и подводная лодка, а W. M. James в книге «The British Navies in the Second World War», London, 1946, р. 69, отмечает, что 22 августа английские эсминцы бомбардировали базу морской авиации в заливе Бомба, а три самолета «Свордфиш» потопили две подводные лодки, миноносец и плавбазу.

Это подтверждает, что для англичан новый вид итальянского оружия и использования подводных лодок для его транспортировки остались незамеченными. Что же касается итальянцев, то неудача первого похода их кое-чему научила.

Эта «маленькая» операция показала, что скрытная переброска морем (при этом не важно, что именно перебрасывается) обеспечивается не только тем, что подводная лодка может находиться в нужный момент в подводном положении, но и всей совокупностью мероприятий (выбор времени, маскировка, прикрытие и т. д.), проводимых в районе действий подводной лодки. Поэтому к обеспечению скрытности при последующих походах аналогичного характера итальянцы начали относиться более внимательно.

Кроме того, случай с «Ириде» подтвердил необходимость усовершенствования способов крепления человекоуправляемых торпед на палубе подводной лодки и ускорил практическое проведение этих мероприятий.

В частности, две подводные лодки — «Гондар» и «Шире» — были переоборудованы специально для этих целей. На их палубах были установлены по три металлических цилиндра — контейнера (два рядом — на корме и один — на носу), способных выдерживать давление воды на предельных для лодки глубинах погружения и оборудованных для размещения в них управляемых торпед. С лодок сняли орудия, для которых уже не оставалось места; были произведены некоторые работы, обеспечивающие вентиляцию батарей управляемых торпед и заполнение и осушение самих цилиндров — контейнеров. Помимо этого, были внесены и другие усовершенствования. Рубка стала меньше и уже, что делала лодку менее заметной на поверхности воды. После долгих изысканий и многих экспериментов окраска лодки была выбрана матовая светло-зеленая, которая оказалась наиболее пригодной для маскировки вочных условиях, когда лодка как бы сливалась с ночным небом.

По окончании переоборудования лодок был разработан план новой операции, который предусматривал при благоприятной фазе луны (в сентябре) одновременный удар по двум английским военно-морским базам: лодка «Гондар» должна была направиться к Александрии, а «Шире» — настичи удар по кораблям эскадры в Гибралтаре. Одновременность действий диктовалась желанием использовать элемент внезапности. До сих пор еще не был потоплен ни

один корабль противника при помощи нового секретного оружия, использование которого требовало больших усилий и риска. Поэтому итальянцы считали, что как только противник после первого удара поймет, какую угрозу представляет для его кораблей это оружие, он немедленно постарается найти и применить для обороны своих баз новые

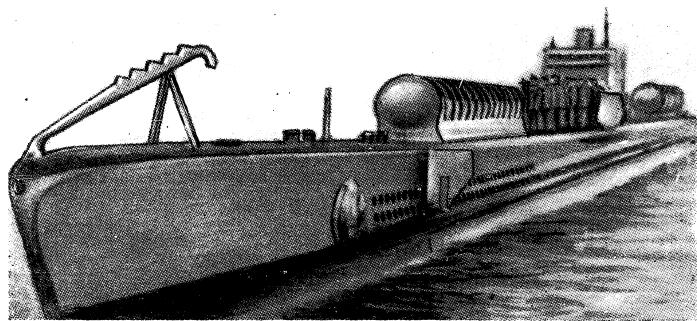


Рис. 7. Подводная лодка «Шире»

средства. Поэтому вторично произвести нападение будет значительно труднее или даже невозможно.

Вечером 21 сентября лодка «Гондар» с человекоуправляемыми торпедами, надежно скрытыми в цилиндрах, вышла из Специи. В Мессинском проливе она приняла на борт экипажи торпед. Приемка экипажей затягивалась умышленно, чтобы сократить время пребывания их на лодке и не утомлять людей накануне событий, требующих большого напряжения сил.

Переход до Александрии проходил успешно. Вечером 29 сентября лодка «Гондар» всплыла и пошла самым полным надводным ходом, чтобы вовремя прибыть к намеченному месту. Однако вскоре из Рима была получена радиограмма, в которой сообщалось, что английский флот в пол-

ном составе покинул базу, и лодке было приказано возвращаться в Тобрук*.

Не исключена возможность, что именно во время радиоприема радиостанции лодки была допущена неосторожность и лодка была обнаружена английскими кораблями. Во всяком случае, когда в 20 ч 30 мин 29 сентября с лодки обнаружили корабли противника, они уже были на расстоянии 800 м и шли прямо на лодку.

Вскоре начались преследование и атаки, продолжавшиеся до 8 часов утра следующего дня. И вот в то время, когда лодка, имея повреждения, все же могла держаться под водой, на ней иссякли запасы сжатого воздуха и разрядились аккумуляторные батареи. Командир лодки принял решение всплыть. После всплытия лодка была сразу же затоплена. Экипаж и водители человекоуправляемых торпед (47 человек из 49) были подобраны английским эсминцем. Так итальянский флот понес вторую серьезную потерю.

На этот раз англичане вплотную приблизились к возможности раскрытия секрета нового оружия, так как в плен были взяты водители торпед и командир подводной лодки специального назначения. Кроме того, на снимках, сделанных с английского самолета «Сандерленд», участвовавшего в бомбардировке лодки, после ее всплытия были отчетливо видны необычные цилиндры — контейнеры. Но и после этого англичане не смогли создать себе представления о новом виде оружия, а следовательно, и о методах защиты от него**.

В то время как происходили эти события, вторая подводная лодка «Шире» 24 сентября вышла из Специи к Гибралтару.

Благополучно совершив переход, лодка 29 сентября оказалась в 50 милях от цели, но в это время было получено приказание возвратиться в Ла-Маддалена, так как английский флот из Гибралтара ушел. Таким образом, и этот поход оказался безрезультатным.

* Как следует из английских источников, эскадра в составе линкоров «Уорспайт» и «Вэлингтон», авианосца «Илластриес», 3 крейсеров и 11 эсминцев действительно в ночь с 28 на 29 вышла в море

** Waldron T. and Gleeson J. The Frogmen. London, 1952, p. 11.

К изложенному о сентябрьских рейсах «Гондара» и «Шире» остается добавить несколько замечаний:

1. Судя по успешному переходу «Шире» туда и обратно, оборудование для транспортировки человекоуправляемых торпед на палубе подводных лодок оказалось устойчивым и не мешающим маневрированию.

2. Итальянская морская разведка располагала довольно точными данными о передвижениях крупных кораблей английского флота и своевременно информировала об этом подводные лодки, выполнившие специальные задания.

3. Нет объяснения причине, почему «Шире» должна была возвратиться в базу, а не занять позицию в Гибралтарской бухте и ждать, когда корабли противника снова возвратятся в базу. Но, очевидно, такое решение было мотивировано не ограниченной автономностью лодки, а риском ее преждевременного обнаружения, так как при относительно небольших глубинах и сравнительно высокой прозрачности воды Гибралтарская бухта очень часто просматривалась английской базовой авиацией.

4. Несмотря на повторную неудачу — безрезультатный поход «Шире» и гибель «Гондара», итальянское командование и после этого не отказалось от дальнейших попыток подобного использования подводных лодок.

* * *

При очередном новолунии в октябре 1940 г. «Шире» повторила свой поход с человекоуправляемыми торпедами. 21 октября она вышла из Специи. 26 октября самолеты противника вынудили ее погрузиться и идти подводным ходом. 27 октября лодка была у входа в пролив. Ночью командир лодки попытался приблизиться к Гибралтару в надводном положении, затем повторил попытку 28 октября, но оба раза безрезультатно, так как на пути лодки патрулировали эскадренные миноносцы противника. Наконец, утром 29 октября лодка предприняла еще одну попытку пройти в Гибралтарскую бухту.

Следуя против встречного течения в подводном положении, лодка благополучно вошла в бухту и в течение длительного времени отлеживалась на грунте (глубина 70 м) у побережья Испании.

Время от времени лодка под действием течения разворачивалась и терлась о камни, создавая глухой гул, кото-

гый вызывал у экипажа сильное беспокойство, поскольку лодка могла получить повреждение, а противник с помощью гидроакустики мог обнаружить ее присутствие.

Вечером лодка всплыла, но в 21 час попала в луч прожектора и снова погрузилась. А затем, ориентируясь по глубинам или по испанским маякам, периодически поднимая перископ, лодка, следя на север, начала подходить к Гибралтару. На лодке было слышно движение кораблей на рейде, слышались шумы работающих двигателей (возможно, это были испанские рыболовные суда).

Чтобы уменьшить шумы в лодке, на обувь были подвязаны веревочные подошвы, металлические ключи обернуты ветошью, все корабельные механизмы, кроме главных электродвигателей, остановлены. Соблюдая все эти предосторожности, «Шире» в 1 ч 30 мин 30 октября вышла в заранее выбранное место у устья реки Гуадарранке. Это место было выбрано потому, что оно находилось близко к объекту атаки, имело глубину около 15 м, что позволяло подводной лодке лежать на грунте, находясь вне района маневрирования сторожевых кораблей. Оно было удобно еще и потому, что отсюда можно было идти к Гибралтарской гавани при слабом попутном течении.

В 2 ч 00 мин лодка подвсплыла, и торпеды были спущены на воду, после чего лодка сразу же погрузилась. Через несколько минут были услышаны характерные шумы удаляющихся торпед. Выполнив свою задачу, «Шире» самым малым ходом в подводном положении начала выходить из бухты. В 7 часов лодка вышла за ее пределы и легла курсом на Италию. В связи с тем, что обратный путь проходил через район патрулирования английских кораблей и лодка вынуждена была идти в подводном положении, физическое напряжение личного состава достигло предела. Лодка находилась под водой ровно 40 часов. Вечером 3 ноября она вошла в Специю.

Из описания похода видно, что обстановка, в которой действовала подводная лодка, была очень сложной. Но тем не менее лодка выполнила поставленную перед ней задачу.

При рассмотрении действий подводной лодки нельзя не обратить внимания на следующие детали:

1. Как и в предыдущих случаях, штаб своевременно информировал командира об обстановке в базе противника.

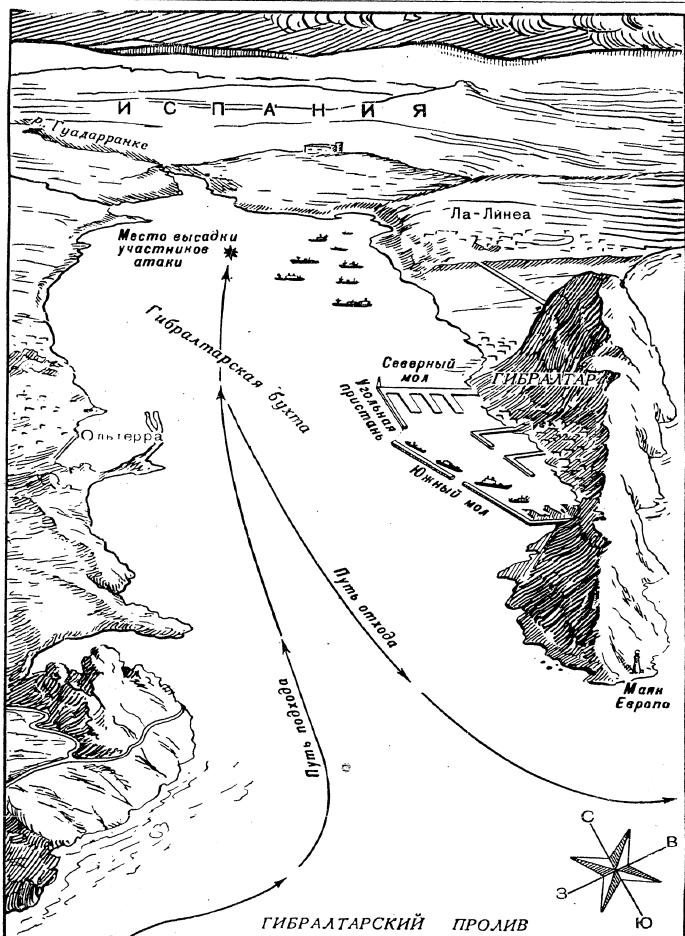


Рис. 8. Путь подводной лодки «Шире» при транспортировке человекоуправляемых торпед в Гибралтарскую бухту

2. Командир лодки при попытках 27 и 28 октября подойти к Гибралтару в надводном положении своевременно обнаружил грозившую ему опасность со стороны эскадренных миноносцев и, проявив выдержку, оправданно отложил попытку подойти к Гибралтару на более благоприятное время.

3. Выполнение задачи потребовало от лодки предельно длительного пребывания в подводном положении.

Подводя краткий итог операции, следует отметить, что ни один из экипажей управляемых торпед подойти к кораблям-целям не смог, так как в торпедах обнаружились непредвиденные технические дефекты. Экипажи двух торпед, не сумев устранить дефекты под водой, бросили свои торпеды и вышли на берег Испании, откуда были переправлены в Италию. Экипаж третьей торпеды проник в гавань Гибралтара, подошел к линейному кораблю «Бархэм» на расстояние 70 м, но больше (опять-таки из-за неисправности торпеды) сделать ничего не мог. Водители попали в плен.

Одним из событий, серьезно повлиявших на изменение условий скрытной доставки человекоуправляемых торпед при помощи подводных лодок, явилась внезапная атака итальянских катеров и потопление ими английского крейсера «Йорк» в бухте Суда (остров Крит) 26 марта 1941 г., после чего английское командование усилило оборону рейдов и якорных стоянок вплоть до того, что были созданы специальные оборонительные подводные отряды из водолазов.

В таких условиях подводная лодка «Шире» предприняла третий поход к Гибралтару. Были изучены и принятые во внимание недостатки, выявившиеся в предыдущем (октябрьском) походе. Материальная часть человекоуправляемых торпед была улучшена и испытана самим тщательным образом. Усиленно готовились и сами экипажи управляемых торпед. Чтобы избавить их от неудобств, связанных с длительным пребыванием на подводной лодке во время перехода, было решено направить их в Испанию на самолетах. С аэродрома они должны были направиться на итальянский танкер «Фульгор», интернированный в порту Кадис с начала войны, и с него перейти на лодку.

15 мая «Шире» с человекоуправляемыми торпедами на борту вышла в море.

23 мая в 6 ч 00 мин лодка, находясь в 8 милях от Кадиса, погрузилась и легла на грунт на глубине 40 м. Вечером она всплыла, вошла внутрь порта, незаметно прошла между пароходами, стоявшими на якоре (среди них были и английские), и, отыскав «Фульгор», ошвартовалась у его борта. Вскоре экипажи торпед перешли на лодку, извлекли торпеды из цилиндров и произвели окончательную их проверку. Еще до рассвета «Шире» отдала швартовы и с попутным течением вышла из базы.

25 мая, избежав встречи с эскадренными миноносцами, патрулировавшими у пролива, «Шире» в подводном положении приблизилась ко входу в Гибралтарскую бухту. Попытка проникнуть в бухту была отложена до следующей ночи. На рассвете 26 мая «Шире» успешно вошла в бухту, а в 23 ч 20 мин лодка находилась у устья реки Гуадарранке, где легла на грунт на глубине 10 м. Экипажи начали готовиться к выходу, но в 23 ч 30 мин на лодке было получено сообщение о том, что корабли вечером вышли в море, поэтому следует атаковать торговые суда, стоящие на открытом рейде. В 23 ч 58 мин лодка всплыла, экипажи торпед направились к намеченным целям. «Шире» в подводном положении начала уходить. Человекоуправляемые торпеды не достигли успеха. Их водители впоследствии вернулись в Италию.

После этого похода для выполнения специальных задачий была выделена еще одна подводная лодка — «Амбра». Она прошла переоборудование и получила назначение в состав 10-й флотилии. Тем временем командование флота поставило перед флотилией задачу активизировать боевые действия, чтобы по возможности вывести из строя несколько линейных кораблей противника и продолжать беспокоить его на морских сообщениях. Были запланированы новые боевые походы. 10 сентября «Шире» снова вышла к Гибралтару. 16 сентября она прошла в подводном положении Гибралтарским проливом. Днем 17 сентября лодка лежала на грунте перед Кадисом. Вечером она всплыла, вошла в порт, ошвартовалась у танкера «Фульгор», откуда были принятые экипажи управляемых торпед, и перед рассветом незаметно вышла из порта.

В ночь на 19 сентября она встретила большой английский конвой, вышедший из Гибралтара и направлявшийся в Атлантику. Вблизи лодки прошло много транспортов в

сопровождении только двух эскадренных миноносцев. Однако командир лодки, выполняя специальное задание, из-за опасности обнаружить присутствие лодки атак не производил. Вечером 19 сентября лодка вошла в Гибралтарскую бухту и прошла до устья реки Гуадарранке. На этом участке пути на лодке через каждые полчаса были отчетливо слышны взрывы глубинных бомб.

В час ночи 20 сентября, после того как водители, покинув лодку, направились к своим целям, лодка начала отход.

Как утверждает Боргезе, на этот раз водители торпед прикрепили заряды к днищам торговых судов и потопили три судна, в том числе два танкера (один из них «Денбидейл»).

Однако английские источники этих результатов не подтверждают и отмечают, что названный танкер получил только повреждения и остался на плаву, а другого танкера в это время не было*. Но важным является то, что скрытный рейс «Шире», как и раньше, закончился успешно.

Особенно эффективным оказался поход «Шире» к Александрии в декабре 1941 г. Этот поход был очень тщательно подготовлен. Исключительное внимание при этом уделялось сохранению приготовлений в глубокой тайне. Чтобы получить необходимые данные, позволяющие установить дислокацию кораблей в египетском порту и расположение оборонительных средств (сетевых заграждений бонов и т. п.), широко использовалась аэрофоторазведка.

С особой тщательностью подготавливалась материальная часть человекоуправляемых торпед. Экипаж лодки, имевший уже достаточный опыт в подобного рода действиях, был прежним. Личный состав получил обычные инструкции о строжайшем сохранении тайны.

3 декабря в 23 часа подводная лодка «Шире» вышла из Специи в море. При выходе в море на борту лодки не было ни человекоуправляемых торпед, ни их экипажей. Операция была настолько засекречена, что даже личный состав «Шире» не знал о пункте назначения и целях похода. Для

* Playfair I. S. and others. The Mediterranean and Middle East, v. II. London, 1956, p. 272.

обеспечения скрытности операции человекоуправляемые торпеды были принесены на борт ночью в море со специальной баржи, доставившей их к месту rendezvous прямо из торпедных мастерских в Сан-Бартоломео. После приемки «груза» лодка направилась к острову Лерос. При проходе Мессины к лодке подошел катер, и командиру лодки был вручен пакет с самыми последними данными об обстановке на море.

Следующим по берегам Сицилии, «Шире» обнаружила неопознанный корабль, похожий на подводную лодку, который в течение некоторого времени (около часа) шел курсом, параллельным «Шире», примерно на расстоянии 3000 м. Потом «плотник» отвернулся и скрылся за кормой.

9 декабря «Шире» вошла в бухту Портолаго (остров Лерос). В целях маскировки контейнеры торпед были закрыты брезентом. Кроме того, был распространен слух, что «Шире», получившая в бою тяжелые повреждения, укрылась в бухте Портолаго, так как она нуждается в длительном ремонте. Шесть техников, прибывших на самолете из Италии, приступили к окончательной подготовке управляемых торпед. 12 декабря, также на самолете, прибыли десять водителей торпед. Чтобы укрыться от посторонних глаз, они разместились на транспорте «Асмара», стоявшем на якоре в уединенной бухте на противоположной стороне острова. 13 декабря состоялось обсуждение плана операции, водители торпед ознакомились с последними аэрофотосъемками порта и другими сведениями об обстановке.

14 декабря утром лодка вышла в море. В приказе на операцию предусматривалось, что подводная лодка «Шире» подойдет вечером к порту Александрия на расстояние нескольких миль, причем предполагалось, что город будет погружен в темноту (из-за затемнения). Поэтому, чтобы помочь лодке сориентироваться и отыскать порт, итальянская авиация накануне и в этот вечер должна была произвести бомбардировку порта.

После спуска человекоуправляемых торпед подводная лодка «Шире» должна была вернуться в базу, а подводная лодка «Дзаффиро» — двое суток после операции находиться в море в 10 милях от устья Нила. Предполагалось, что водители торпед, которым удастся ускользнуть от охраны противника, смогут добраться до подводной лодки, воспользовавшись какой-нибудь шлюпкой, добытой на берегу.

По сведениям итальянской разведки, на подходах к Александрии были поставлены минные заграждения.

Чтобы уменьшить вероятность встречи с минами, командир лодки решил, достигнув изобаты 400 м (вероятная граница минных полей), идти на глубине 60 м, предполагая, что мины, даже противолодочные, установлены с меньшим углублением. Если подводная лодка коснется мин-репа, то он, предполагалось, не зацепившись, скользнет по обшивке вдоль корпуса, так как все палубные ограждения и леерные стойки были убранны. Были приняты также меры к повышению точности счисления.

16 декабря «Шире» попала в шторм. Из-за штормовой погоды и отсутствия точных сведений о составе кораблей в Александрии операция была отложена на одни сутки.

17 декабря из Афин было получено сообщение, что наряду с другими кораблями в Александрии находятся два линейных корабля.

Весь день 18 декабря «Шире» продвигалась в зоне, считавшейся заминированной, на глубине 60 м; глубина моря по мере приближения к берегу все время уменьшалась. В 18 ч 40 мин подводная лодка, находясь на глубине 15 м, достигла намеченной точки в 1,3 мили от маяка на западном молу торгового порта Александрии.

Все было подготовлено к выходу водителей. Как только сгустилась темнота, лодка всплыла до позиционного положения. После выхода водителей лодка снова легла на грунт в ожидании ударов по корпусу — условного сигнала о том, что резервные экипажи, закрыв пустые цилиндры, готовы вернуться обратно. После условного сигнала лодка всплыла, приняла резервные экипажи, снова погрузилась и легла на обратный курс, строго придерживаясь пройденного ранее маршрута.

По мере удаления от Александрии управление подводной лодкой усложнялось: оказалось, что крышки кормовых цилиндров остались открытыми, поэтому трудно было удерживать нужную глубину и следить за дифферентовой. Отойдя на несколько миль от берега, лодка всплыла, но закрыть крышки цилиндров из-за повреждений так и не удалось. Лодка продолжала путь в подводном положении, так как зона считалась заминированной.

Вечером 19 декабря, когда, по предположениям команда лодки, «Шире» находилась вне минных полей, т. е.

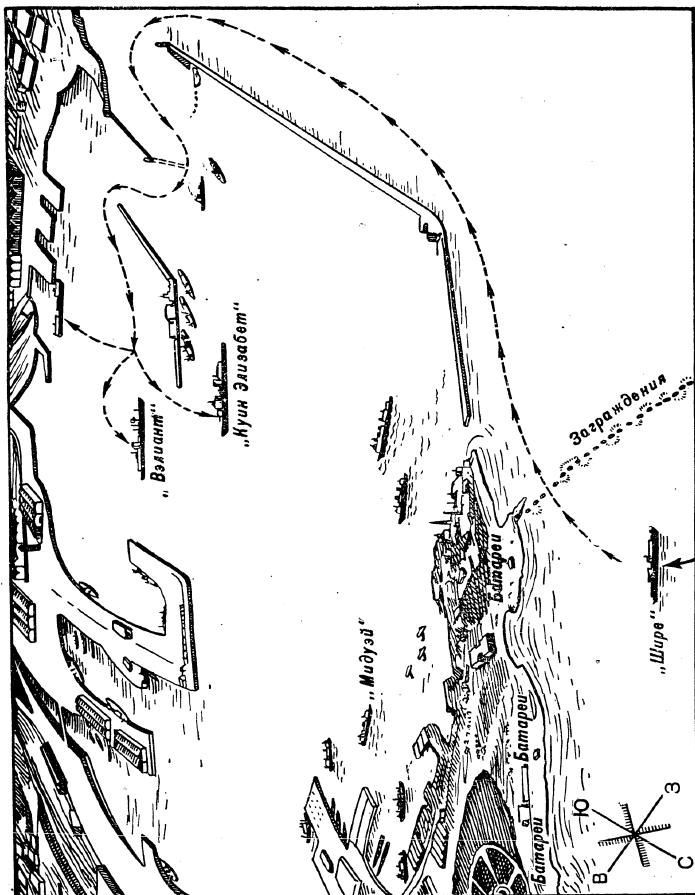


Рис. 9. Схема движения человекоуправляемых торпед к месту стоянки английских кораблей

после 39 часов подводного плавания, она всплыла и пошла курсом на Лерос. А вечером 20 декабря на лодке было получено сообщение морского генерального штаба о том, что в Александрии повреждены два линейных корабля.

Что же произошло в Александрии?

Все три торпеды покинули подводную лодку и отправились по указанному маршруту.

Прорыв торпед в порт был облегчен тем, что в это время проход в сетевых заграждениях был открыт для пропуска входивших эсминцев. Воспользовавшись этим, человекоуправляемые торпеды проникли во внутреннюю акваторию гавани незамеченными.

Отсылая читателя к книге Боргезе, в которой изложены все детали этой операции, отметим лишь, что водители торпед, проявив на этот раз большую настойчивость, сумели найти назначенные им объекты и установить под днищами линейных кораблей «Куин Элизабет», «Вэлинант» и танкера, у борта которого стоял эскадренный миноносец «Джервис», заряды замедленного действия.

Около 6 часов утра 19 декабря заряды начали взрываться. Линейные корабли получили серьезные повреждения, сели на грунт и на несколько месяцев были выведены из строя. В то же время получили повреждения эсминец и танкер.

Такой исход операции, несомненно, следует считать большим успехом. Он был достигнут в результате проведения широкого комплекса взаимосвязанных и целеустремленных мероприятий:

— всесторонней подготовки человекоуправляемых торпед и подводной лодки, входившей в состав 10-й флотилии штурмовых средств (командиром 10-й флотилии был назначен офицер, служивший ранее летчиком-наблюдателем и командиром торпедного катера, а до этой операции руководивший аналогичными действиями подводной лодки у Гибралтара);

— обстоятельной аэрофоторазведки района Александрии, позволившей выявить не только пребывание в базе линейных кораблей, но и систему заграждений входа в гавань и точное местоположение объектов атаки в ней;

— максимальной скрытности проведения операции, которая была обеспечена путем приемки торпед в море, пере-

броски экипажей на остров Лерос на самолете, дезинформации о причинах захода лодки на остров;

— дополнительной подготовки экипажей человекоуправляемых торпед.

Успеху операции способствовала также беспречность англичан, которые, открывая сетевые заграждения для прохода эскадренных миноносцев в базу, не провели профилактической бомбёжки подходов, не усилили наблюдения на ночное время внутри гавани. Поэтому даже тогда, когда торпеды проходили через сети или всплывали в непосредственной близости от кораблей, они не были обнаружены.

Но с точки зрения рассматриваемой темы важно отметить, что так же, как в ряде предыдущих случаев, одним из основных факторов, предопределивших успех операции, была успешная скрытная доставка торпед в район их использования на подводной лодке.

Декабрьский поход «Шире» имел очень большое значение, так как повреждение и вывод из строя линейных кораблей были исключительно важными и своевременными дополнительными ударами в конце 1941 г. по крупным кораблям английского флота. Здесь имеется в виду потопление немецкими подводными лодками авианосца «Арк Ройял» у Гибралтара 13 ноября и линейного корабля «Бархэм» у Эс-Соллума 25 ноября, а также потопление японской авиацией 10 декабря в Сиамском заливе линейного корабля «Принс ов Уэлс» и линейного крейсера «Рипалс». Если учсть, что в это же время три английских авианосца («Илластриес», «Индомитабл» и «Формидабл») находились на ремонте в США, что в Атлантике в декабре был потоплен эсортный авианосец «Одэсити» и, кроме того, английский флот понес потери и в крейсерах («Галатея», «Нептюн» и «Дьюнедин»), то станет ясным, что положение английского флота к концу 1941 г. оказалось весьма тяжелым.

Подводя итоги операции против Александрии, Боргезе пишет: «Стратегическое положение на Средиземноморском театре изменилось коренным образом: в первый (и последний) раз в ходе войны ВМФ Италии имел решительное превосходство в силах; он смог возобновить снабжение своих экспедиционных войск и наладить переброску в Ли-вию Африканского корпуса немцев, что дало возможность

несколько месяцев спустя разбить английскую армию и отбросить ее за пределы Киренаики»*.

Действия итальянского флота — хорошая иллюстрация к положению о том, что господства на море может достигнуть и относительно слабый флот, не прибегая к генеральному сражению.

Тяжелое положение английского флота на Средиземном море после повреждения линейных кораблей в Александрии признает в своих мемуарах и бывший английский премьер У. Черчилль.

Однако по ряду причин, в том числе и из-за непонимания до конца того, что произошло, а главное из-за отказа немецкого командования выделить для помощи итальянцам авиацию и нефть, которые были еще более необходимы на Восточном фронте, итальянский флот не смог воспользоваться ослаблением противника для развития своего успеха, для нанесения новых ударов, и его дальнейшие действия ограничились лишь несколькими эпизодическими вылазками. В числе этих вылазок было и несколько очередных выходов подводных лодок с человекоуправляемыми торпедами.

В апреле 1942 г., когда итальянская разведка получила сведения о том, что после окончания аварийного ремонта линейный корабль «Куин Элизабет» готовится к выходу из базы на капитальный ремонт было решено провести еще одну операцию против Александрии.

На этот раз объектом атаки был избран плавучий док грузоподъемностью 40 000 т, в котором находился линкор «Куин Элизабет». Планируя эту операцию, итальянское командование рассчитывало, что будет навсегда выведен из строя не только линкор, который итальянцы считали уже обреченным на длительное бездействие, но и представлявший большую ценность плавучий док. Такой подход к оценке объекта, выбираемого для атаки, имел свои основания. Другой подобный док англичане имели лишь в Дурбане, а третий находился в захваченном японцами Сингапуре. Иначе говоря, уничтожение дока явилось бы для англичан новой тяжелой потерей.

При подготовке операции учитывалось, что противник

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 171—172.

усилит оборону базы и прорваться в нее будет труднее, чем раньше. Общий план операции был таким же, как и план похода «Шире» в декабре 1941 г., но для проведения операции была выделена другая подводная лодка «Амбра», переоборудованная незадолго до этого для приемки человекоуправляемых торпед.

29 апреля «Амбра» вышла из Специи, приняла на острове Лерос экипажи торпед и, выйдя в море, 14 мая была на подходах к Александрии. Вечером 14 мая лодка легла на грунт на глубине 10,5 м, после чего через носовой люк на поверхность был послан наблюдатель с заданием выбрать наиболее удобный момент для всплытия лодки.

В 20 ч 32 мин лодка всплыла. В это время в сторону моря светило несколько прожекторов. На берегу были ясно видны многочисленные огни. Неожиданно над входом в порт разорвался осветительный снаряд и ярко осветил подводную лодку.

В 20 ч 37 мин торпеды были извлечены из контейнеров, все приготовления были закончены.

В 20 ч 38 мин лодка погрузилась, после чего водители через шлюзовой люк покинули лодку и отправились на выполнение задания. В 21 ч 05 мин лодка, снявшись с мели, на которую она села при погружении, начала отход.

Подводя итоги этой операции, надо отметить, что в этом походе впервые был осуществлен выход наблюдателя, а затем и водителей торпед через шлюзовую камеру без всплытия подводной лодки.

И хотя конечная цель операции достигнута не была, так как водители торпед не смогли проникнуть в гавань, подводная лодка и на этот раз с задачей скрытной переброски человекоуправляемых торпед справилась успешно.

Чтобы закончить рассмотрение этого вида деятельности итальянских подводных лодок, необходимо упомянуть еще о некоторых эпизодах.

Утром 6 августа подводная лодка «Шире» вышла из маневренной базы на острове Лерос в район Хайфы с задачей доставить группу боевых пловцов «Миньятти», которые должны были проникнуть к месту стоянки кораблей противника и прикрепить к их подводной части взрывные заряды. Пловцы должны были выйти из лодки вечером 10 августа на расстоянии полутора миль от Хайфы

и после выполнения заданий возвратиться на лодку, которая должна была ждать их до 3 часов утра следующего дня. Но этот план не удался. 10 августа на подходах к Хайдея лодка была обнаружена английским траулером «Айслей» и потоплена.

4 декабря 1942 г. из Специи вышла в море последняя из специально оборудованных подводных лодок «Амбра». Она имела на борту четыре экипажа человека управляемых торпед (один из них резервный) и 10 боевых пловцов. Задача состояла в том, чтобы скрытно пройти в Алжирский порт и выпустить там торпеды и боевых пловцов, которые должны были атаковать стоявшие на рейде суда.

Плавание подводной лодки «Амбра» проходило благополучно. Вечером 11 декабря, проникнув на рейд, подводная лодка легла на грунт. С 18-метровой глубины через люк был выслан на поверхность один из водителей торпед, снабженный кислородным прибором. Поднявшись на поверхность, он, выполняя функции наблюдателя, следил за обстановкой и докладывал о ней командиру лодки по телефону. Когда выяснилось, что до порта еще довольно далеко, подводная лодка, двигаясь у самого дна, прошла в глубь рейда, а наблюдатель сверху управлял ее ходом. Наконец, в 21 ч 45 мин наблюдатель доложил, что лодка находится в середине группы из 6 судов, ближайшие к лодке 3 судна достаточно крупных. Примерно в 2000 м от южных ворот порта «Амбра» остановилась.

В 22 ч 30 мин боевые пловцы, потеряв некоторое время на одевание, начали выход и через 30 минут покинули лодку. Настала очередь экипажей управляемых торпед. В 23 ч 20 мин весь личный состав штурмовой группы был на поверхности. Наблюдатель объяснил появившимся боевым пловцам обстановку и возвратился в лодку. Во время ожидания возвращения участников атаки на лодке были слышны многочисленные взрывы глубинных бомб. В 2 ч 30 мин наблюдатель снова произвел разведку на поверхности, вернулся и сообщил, что слышал голоса пловцов, разыскивающих его, но ему не удалось их обнаружить. Голоса доносились также и с борта недалеко стоявшего судна, с которого затем раздалось несколько пулеметных очередей. Так как время, предусмотренное для возвращения водителей торпед и боевых пловцов, давно истекло, а непрерывные взрывы глубинных бомб говорили

Подводные транспортировки итальянского флота

117

о том, что в базе противника поднята тревога, «Амбра» в 3 часа начала маневрировать, чтобы выйти с рейда. 15 декабря лодка вернулась в Специю. В результате атак, проведенных в Алжире, было потоплено и повреждено 5 судов.

После этого похода в деятельности «Амбры» произошел некоторый перерыв, а затем она снова появилась, но уже с новым оружием. Вскоре после высадки англо-американских войск на острове Сицилия «Амбра» получила задание следовать в район Сиракуз. В цилиндрах — контейнерах подводной лодки «Амбра» вместо управляемых торпед были размещены три взрывающихся катера, обладавших большей скоростью и автономностью, чем торпеды.

В ночь на 25 июля 1943 г. после восемнадцатичасового подводного плавания вдоль берегов Сицилии «Амбра» приблизилась к порту Сиракузы на расстояние нескольких миль. Когда лодка всплыла, чтобы уточнить свое местоположение, она была сразу же обнаружена радиолокаторами самолетов, патрулировавших в этом районе. Последовала атака глубинными бомбами. Только уходом на большую глубину лодке удалось спастись от гибели, но она все же получила серьезные повреждения. «Взрывами деформировало крышки цилиндров, в которых находились катера, что сделало невозможным их извлечение. Подводная лодка была вынуждена отказаться от дальнейших действий» *.

Несмотря на такой неудачный исход, попытки нападений на суда противника средствами, возимыми на подводных лодках, не прекращались. По утверждению Боргезе, к тому времени, когда «Амбра» возвратилась в Неаполь, в состав 10-й флотилии были включены новые подводные лодки «Мурена», «Спариде» и «Гронго» **, предназначенные для транспортирования человека управляемых торпед. При надводном водоизмещении этих лодок около 750 т, подводном — около 900 т на каждой из них удалось разместить по 4 контейнера.

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 277.

** В действительности подводная лодка «Гронго», хотя и имела большую степень готовности, все же полностью достроена не была. В период капитуляции Италии она во избежание захвата немцами была взорвана. Немцы предполагали поднять ее и достроить, но в связи с тем что во время налетов союзной авиации она получила еще ряд повреждений, от ее восстановления отказалась («U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 2, р. 196).

Одновременно была создана новая человекоуправляемая торпеда, по своим тактико-техническим данным превосходившая предшествовавшие модели.

Чтобы дезориентировать охрану баз противника, был разработан план, коренным образом изменявший порядок атаки. Если все прежние атаки проводились ночью, причем выбирались безлунные ночи, чтобы можно было действовать под покровом темноты, то в данном случае было решено провести атаку кораблей днем. С этой целью наметили выпустить с «Мурены» в Гибралтарском проливе у испанских берегов четыре взрывающихся катера типа МТР. В их задачу входило, удерживаясь поблизости от нейтральных берегов, пройти в северную часть Гибралтарской бухты и там укрыться в камышах, растущих в устьях рек. В 11 часов дня катера должны были выйти из укрытий и атаковать суда противника, стоящие на рейде. В это же время человекоуправляемым торпедам с лодок «Спариде» и «Гронго» следовало воспользоваться открытием боновых заграждений для выхода сторожевых катеров и пробраться в гавань для атаки крупных надводных кораблей.

Операция намечалась на 2 октября. Но так как 8 сентября Италия капитулировала, план операции остался планом на бумаге.

Прежде чем подвести итоги данного вида транспортной деятельности подводных лодок, следует упомянуть еще об одной несостоявшейся операции.

**Несостоявшаяся
операция
против Нью-Йорка
и краткие
итоги**

Помимо использования подводных лодок для скрытной транспортировки различных видов боевых средств в Средиземном море, итальянское командование намечало также посыпку подводных лодок с возимыми на них «малыми» средствами ведения войны и на более значительное расстояние, в частности к северо-восточному побережью США.

Еще в период первой мировой войны итальянской фирмой Капрони был разработан проект подводной лодки «СА» водоизмещением около 12 т. В ходе второй мировой войны такая лодка была построена. Она имела на вооружении две торпеды, экипаж из двух человек и предназ-

началась для проникновения в подводном положении в порты противника и для высадки диверсантов — боевых пловцов — с целью установки взрывных зарядов под днишами кораблей и судов. Но в связи с тем что созданная в это же время человекоуправляемая торпеда была признана более подвижным и более экономичным средством, позволявшим решать те же задачи, подводная лодка «СА» использована не была.

Но примерно в середине 1942 г., когда окончательно провалился гитлеровский блицкриг, вспомнили о подводной лодке «СА».

После длительных испытаний, проведенных на озере Изео, сверхмалая подводная лодка «СА» была усовершенствована и принята на вооружение. Одновременно с этим в Бордо океанская подводная лодка была приспособлена для доставки сверхмалых лодок к базам противника и начала подготовка двух операций.

В первой операции подводные лодки типа «СА» должны были проникнуть в устье Гудзона и атаковать корабли в Нью-Йоркском порту. При этом психологическое воздействие такой атаки на американцев, которые еще не испытали нападения на свою территорию, по расчетам итальянцев, должно было намного превзойти возможный материальный ущерб.

Во второй операции предусматривалось нападение на важную военно-морскую базу англичан — Фритуан (Сьерра-Леоне), на которую дислоцировалась их южноатлантическая эскадра. Трудности этих операций, связанные с большими переходами, в значительной степени должны были компенсироваться внезапностью нападения, а появление подобных средств итальянского военно-морского флота в отдаленных районах явилось бы неожиданным и, несомненно, имело бы большое моральное значение.

Непосредственной подготовкой к операции против Нью-Йорка и последними испытаниями материальной части занимался командир 10-й флотилии Боргезе. «...Решение этой проблемы заключалось в том, — писал он, — чтобы доставлять сверхмалую подводную лодку к месту назначения, расположив ее на палубе океанской подводной лодки. Это похоже на то, как детеныш кенгуру располагается в сумке своей матери. Теперь предстояло испытать этот способ.

В мое распоряжение была предоставлена подводная лодка «Леонардо да Винчи», на палубе которой были произведены необходимые работы, заключавшиеся в устройстве своеобразного гнезда для помещения лодки-малютки.

Как только эти работы были закончены, я временно принял командование подводной лодкой «Леонардо да Винчи» и начал испытания в районе между Бордо и Ларгалис. Очевидно, впервые людям удалось увидеть такое оригинальное зрелище — в море идет одна подводная лодка, а на спине у нее приотилась другая, поменьше»*.

В процессе этого испытания высказывались серьезные опасения по поводу возможности отцепить «малютку» («СА») без помех так, чтобы она могла сразу же начать движение к цели, в то время как лодка, доставившая ее, пойдет на позицию ожидания. Но на учениях этот маневр удался. После нескольких часов плавания в надводном и подводном положении «Леонардо да Винчи» подвсплыла, и «СА», освобожденная от захватов, соединяющих ее с лодкой-носителем, отделилась и появилась на поверхности моря. Экипаж, добравшийся до нее с подводной лодки, занял свои места, «СА» тронулась и описала несколько циркуляций.

Это успешно проведенное испытание было важным шагом на пути подготовки к операции. За ним последовала отработка приемки лодки на борт в море. Лодка-носитель погрузилась на небольшую глубину с таким расчетом, чтобы «СА» смогла занять место над ее палубой. Постепенно продувая цистерны, подводная лодка «Леонардо да Винчи» подвсплыла, и «СА» оказалась на ее палубе.

Как подтвердили последующие испытания, доставка подводной лодки «СА» к базе противника и ее приемка на борт после выполнения боевого задания с технической точностью зрения были вполне осуществимыми.

После проведения этих испытаний началась окончательная подготовка подводных лодок «Леонардо да Винчи» и «СА» к трансатлантическому переходу. Операцию было

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 219, 220. Здесь, как и в ряде других мест, Боргезе проявляет явную нескромность, так как подобную картину в японском флоте видели намного раньше, чем в итальянском.

намечено провести в декабре 1943 г. Но, так же как и поход «Мурены» в Гибралтар, поход «Леонардо да Винчи» в связи с капитуляцией Италии не состоялся.

* * *

Приведенные материалы о состоявшихся и несостоявшихся операциях подводных лодок по доставке нового оружия позволяют сделать ряд выводов относительно этого вида их транспортной деятельности.

Идея использования подводных лодок для транспортировки новых видов оружия была порождена самим появлением средств борьбы против превосходящего противника. Но так как новые средства имели крайне ограниченный радиус действия, возникла необходимость их транспортировки в район, где находились объекты атаки, т. е. возникла проблема оперативного (и частично тактического) развертывания этих средств. В условиях значительного превосходства противника транспортировка могла быть только скрытной. Основным средством транспортировки была избрана подводная лодка.

Опыт войны показал, что выбор подводной лодки как средства скрытной транспортировки автономных боевых средств (человекоуправляемых торпед, боевых пловцов-диверсантов, взрывающихся катеров, в район их использования в большинстве случаев себя оправдал. Боргезе пишет, что в связи с совершенствованием способов обнаружения подводных лодок и развитием оборонительных средств трудности проведения операций и риск потерять увеличивались, что и подтверждалось возраставшими потерями подводных лодок. И если подводные лодки «Гондар» и «Шире» были потеряны, а «Амбра» сильно повреждена, то причиной этого был не новый (опасный) вид деятельности подводных лодок, а скорее их техническое несовершенство и тактические ошибки в использовании, что облегчало англичанам борьбу с ними.

К недостаткам лодок можно отнести, например, относительно плохую маневренность — радиус циркуляции их достигал 500 м (радиус циркуляции немецких лодок 300 м); длительность срочного погружения — 45—70 сек (некоторые немецкие подводные лодки могли погружаться за

30—40 сек); кроме того, лодки имели сравнительно большую шумность двигателей и механизмов и ряд других недостатков *.

Такие же недостатки были у всех итальянских лодок, но они особенно ощущались у тех, на палубах которых были смонтированы объемистые контейнеры для человекауправляемых торпед.

Не исключена возможность, что одним из обстоятельств, облегчавших англичанам борьбу против вражеских лодок, являлся захват на одной из итальянских подводных лодок, потопленных в Красном море, действующих шифров и кодов. Итальянцы с помощью подводных пловцов также раздобыли почти все секретные документы с английского эсминца «Мохок», потопленного у побережья Туниса, но это, по-видимому, не имело тяжелых последствий для англичан.

Опыт итальянского флота показал, что подводные лодки, приспособленные для транспортировки определенного вида оружия (человекоуправляемых торпед), оказались пригодными и для переброски других средств (быстроходных катеров и подводных пловцов-диверсантов). Подводным лодкам часто приходилось вносить изменения и в методы действий подводных лодок в районе выполнения задачи: предварительное наблюдение пловца, всplывающего на поверхность, приемка экипажей на борт с нейтральных и интернированных судов и др.

Результаты боевых действий тех средств, которые транспортировались подводными лодками, оказались относительно незначительными: практически они свелись лишь к трем успешным атакам — в Гибралтаре, Алжире и Александрии. Правда, вывод из строя на длительный срок двух линейных кораблей по сравнению с общими результатами боевых действий всех остальных сил итальянского флота является, бесспорно, крупным достижением. Но если оценивать результаты действий всех сил и средств, которые перевозились на лодках, с учетом количества попыток и проведенных операций, а также с учетом абсолютных потерь людей, подводных лодок, человекауправляемых торпед

* P. Vargot. Leçons de la guerre en Méditerranée, «La Revue Maritime», 1955, № 110, p. 714.

и т. п., то конечные итоги приходится признать ограниченными.

Основные причины этого, очевидно, следующие:

1. Подводных лодок, выделенных для решения транспортных задач такого рода, было очень мало. Об этом говорит количество подводных лодок-транспортеров — всего 7 единиц из общего количества 163 подводных лодок, находившихся в составе итальянского флота за время войны, причем три из них были переоборудованы лишь незадолго до капитуляции.

2. Подводные лодки не могли принимать на борт много человекауправляемых торпед, поэтому были лишены возможности появляться за время одного похода у нескольких мест стоянок противника.

3. Излишняя медлительность в планировании и в проведении походов лодок, а также недостаточная оперативная и тактическая изобретательность командования. В ряде случаев почти полностью повторялось то, что происходило в предыдущих походах.

Из опубликованных материалов видно, что, несмотря на военно-политический союз между Германией, Италией и Японией и несмотря на одновременное ведение войны против одних и тех же стран, морские штабы фашистского блока не только плохо взаимодействовали между собой, но и скрывали друг от друга как свои успехи, так и промахи. Это недоверие было вызвано непримиримыми, хотя временно и скрытыми, политическими противоречиями и конкурентной борьбой, неизбежной в любой буржуазной коалиции.

Боргезе в своей книге пишет, что «предстояло наладить более тесное военное сотрудничество с немцами с целью расширения области применения штурмовых средств за границы Средиземного моря вплоть до американских баз в Атлантическом океане и английских в Южной Африке» * и что полученные свыше указания гласили «показать союзникам кое-что, но не все; открыть только те секреты, которые, по нашим предположениям, могли попасть в руки противника; молчать о новых открытиях, находящихся в стадии изучения и испытания. Мы повиновались

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 212.

этим распоряжениям, хотя нам и не был полностью ясен принцип, на котором они основывались*.

Итальянцы, немцы и японцы в вопросах использования «малых» средств борьбы на море и, в частности, в решении вопросов о выборе транспортеров этих средств старались идти своими путями и исходили главным образом из общего характера задач, стоявших перед их собственными флотами, и условий театров военных действий. Но по мере того как провалился блицкриг, затягивалась война и успехи советского оружия и союзников предопределили конечный результат второй мировой войны, партнеры по оси Рим — Берлин — Токио все чаще стали заимствовать друг у друга все, что можно, только бы оттянуть трагический конец.

Участие в транспортировках стратегического сырья

При рассмотрении опыта транспортного использования лодок германского флота отмечалось, что во время второй мировой войны подводные лодки германского, японского и итальянского флотов совершали рейсы между портами Западной Европы и Юго-Восточной Азии с грузом стратегического сырья. Несмотря на участие в перевозках итальянских лодок, ценные грузы, например каучук, предназначались не для Италии, а для Германии. Чтобы добиться соглашения по этому поводу, немецкое командование приложило немало усилий.

26 февраля 1943 г. в ставке Гитлера было высказано мнение, что так как от использования итальянских подводных лодок в качестве лодок снабжения в Атлантике вряд ли можно добиться желаемых результатов, то можно не настаивать на выделении их для этих целей. Но зато было решено требовать от Италии выделения лодок для перевозок стратегического сырья (в первую очередь каучука) из Японии. Последовавшие после этого переговоры с итальянским командованием, по-видимому, дали некоторые практические результаты. 18 марта 1943 г. Дениц докладывал в ставку, что итальянцы согласны на использование их подводных лодок для транспортных целей (за исключением подводной лодки «Ганьи»), но рассчитывают получить

* В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 213.

взамен 9 немецких боевых лодок. После того как эта сделка состоялась, итальянские подводные лодки были поставлены на переоборудование, по окончании которого должны были направиться в Индийский океан (в район юго-восточнее острова Мадагаскар) и там принимать каучук с надводных судов для доставки в Бордо. Уже в середине мая 1943 г. три первые итальянские лодки закончили переоборудование и вышли из Бордо, а еще две последовали за ними в середине июня. Но так как в то время в Японии не было торговых судов, пригодных для подвоза каучука в район Мадагаскара, подводные лодки направлялись непосредственно в порты Юго-Восточной Азии, где и должны были принимать каучук. Подводные лодки «Таццоли» и «Барбариго» вскоре после выхода из базы на Восток погибли, а «Каппелини», «Джулиани» и «Торелли», пополнив запасы со вспомогательного судна «Электтра», достигли, как и планировалось, в июле 1943 г. Сабанга, а в августе Сингапура*.

В свою очередь немецкое командование передало итальянскому 9 немецким боевым лодкам: «U-428», «U-746», «U-429», «U-748», «U-430», «U-749», «U-1161», «U-750» и «U-1162». Подводные лодки были укомплектованы итальянцами и должны были по окончании достройки войти в состав итальянской флотилии, действовавшей в Атлантике, под номерами «S-1» — «S-9»**.

К моменту капитуляции Италии пять подводных лодок («Финци», «Банолини», «Джулиани», «Каппелини» и «Торелли»), имевшие грузоподъемность около 150 т каждая, находились: первые две — в Бордо, последние три — на Дальнем Востоке.

Пока по имеющимся материалам нельзя подытожить, сколько всего итальянских лодок было использовано для транспортировки каучука и других видов стратегического сырья и сколько рейсов было сделано этими подводными лодками. Но все же материалы показывают, что переоборудование для этих целей боевых лодок итальянского флота было признано более целесообразным, чем использование подводных лодок немецкой постройки. Причин такого под-

* Coccchia Alde. Sommersibile all'attacco. Milano, 1955, p. 69—86.

** La Marina Italiana Nella Seconda Guerra Mondiale. Navi Perdite. Roma, 1951, p. 137 (после капитуляции Италии эти лодки снова были перенумерованы и переукомплектованы).

хода к этой проблеме могло быть две: первая — более низкие тактико-технические качества итальянских лодок, в связи с чем эффективность их использования для действий на коммуникациях вызывала сомнения немецкого командования; вторая — практическая возможность более быстрого переоборудования итальянских лодок, чем немецких.

Перевозка грузов и некоторые дополнительные сведения Практически потребность в использовании подводных лодок для перевозки грузов особо остро возникла в период активизации боевых действий английского флота против коммуникаций, связывавших Италию с портами Ливии и Туниса, когда посыпка грузов на надводных транспортах становилась очень рискованной.

Так, уже через три дня после начала военных действий из Ливии в Рим стали поступать требования с немедленной доставкой необходимых грузов, а 16 июня 1940 г. подводная лодка «Дзола» начала погрузку боеприпасов с целью их доставки в Тобрук для частей итальянской армии.

В связи с тем, что база находилась в непосредственной близости к фронту и на большом удалении от других итальянских баз, посыпать снабжение на надводных судах, даже с охранением, было небезопасно. Поэтому транспортировка была возложена на подводную лодку. **19 июня лодка вышла в море, положив начало скрытым перевозкам в Африку.** Нельзя не отметить, что в это же время — 20 июня — в район Бенгази, находящийся от линии фронта на большом расстоянии, была направлена флотилия эсминцев и миноносцев с грузом противотанковой артиллерии, а пятью днями позже в район Триполи, находящийся на еще большем удалении, чем Бенгази, вышел первый конвой с различными видами снабжения и пополнением для армии.

В тот же день, когда в море выходил довольно заметный с воздуха и с моря конвой, в район Тобрука снова была направлена с грузами подводная лодка. Это была лодка «Брагадин» с грузами специального назначения для авиапорта (авиабазы) в Тобруке*.

* Vragadin M. Antonio. The Italian Navy in World War II. Annapolis, 1957, p. 7.

9 декабря 1940 г. началось первое наступление англичан в Африке. Когда Бардия и Тобрук были окружены, пришлось использовать для снабжения итальянских войск подводные лодки. Они прибывали в Бардию и Тобрук к наступлению темноты, разгружались в течение ночи и успевали уходить к рассвету*.

Во втором полугодии 1941 г. английский флот и английская авиация в связи с подготовкой и проведением второго наступления в Киренайке заметно активизировали боевые действия против итальянского судоходства и потери итальянцев резко возросли. Если в первом полугодии потери в перевозимых войсках составили 5,1%, а по грузам — 6,6%, то в период с июля по декабрь 1941 г. при перевозках в Ливию они увеличились до 16,4 и 26,8% соответственно. Особенно большой урон несли крупные надводные суда, участвовавшие в перевозках.

В связи с этим итальянское морское командование приняло решение использовать для доставки особо необходимых грузов в наиболее опасный район, непосредственно примыкающий к линии фронта, небольшие быстроходные суда и подводные лодки, которые должны были выгружать грузы ночью и скрываться перед наступлением рассвета. **Всего с этими целями к ливийскому побережью подводные лодки совершили 46 походов.** При этом подводные лодки «Карабчиоло» и «Сент-Бон» были потоплены, а подводная лодка «Атропо» в результате взрыва паров перевозимого бензина получила серьезные повреждения**.

Командующий фронтом Роммель неоднократно посыпал в адрес личного состава подводных лодок благодарности, которые могут свидетельствовать о большом значении этих перевозок.

В декабре 1941 г. в связи с продвижением английских войск по побережью Киренайки большая часть портов была захвачена и переброска снабжения стала через них невозможна. Но немецко-итальянские войска, находившиеся в Бардии, продолжали сопротивляться. В таких условиях подводные лодки все еще продолжали доставлять снабжение в Бардию и на обратном пути эвакуировать раненых

* Vragadin M. Antonio. The Italian Navy in World War II, p. 57.
** Ib., p. 131.

и пленных. В частности, в последние дни декабря, когда осаждавший Бардию противник уже прорывался внутрь обороны и имел возможность вести огонь по гавани, в Бардию пришли со снабжением подводные лодки «Дандоло», «Каньи» и «Сеттимо».

2 января 1942 г. перед заходом солнца в Бардию пришла с грузом подводная лодка «Эмо». Так как город был уже занят англичанами, лодка попала под артиллерийский огонь, но, уклонившись от огня, сумела уйти неповрежденной.

Помимо привлечения лодок к перевозкам грузов в Ливию и Киренаику, они использовались также для доставки снабжения гарнизонам на островах Додеканес.

Убедительным свидетельством того, что итальянское командование серьезно занималось проблемой использования лодок для транспортных целей на Средиземном море, служит закладка в 1942 г. специальных транспортных подводных лодок типа «Ромоло» с расчетом спуска на воду головной лодки в марте и ввода в строй в июне 1943 г.*. Последующая закладка 10 лодок такого же типа и их форсированное строительство показывают, что уже в начале 1942 г. потребность в больших подводных транспортах была осознана итальянским командованием.

Однако новые лодки не были использованы, так как через месяц после вступления в строй лодки «Ремо» и «Ромоло» погибли **, а достройка остальных лодок, спущенных в 1943 г., не была закончена в связи с капитуляцией Италии. Строительство лодок свидетельствует о том, что задача скрытых перевозок морем перед итальянским флотом (в том числе и лодками) стояла и решалась еще до того, как специальные транспортные лодки начали вступать в строй.

Наконец, итальянские подводные лодки «Торелли», «Финци», «Таццоли» и «Кальви» в конце 1941 г. совместно с немецкими лодками участвовали в спасении и транспортировке морем личного состава немецкого вспомогатель-

ного крейсера «Атлантис» и судна снабжения «Питон», потопленных в Южной Атлантике, а подводная лодка «Дзаффиро» 19 декабря 1941 г. получила задание находиться в море на подходах к Александрии (точнее в 10 милях от устья Нила), чтобы в случае возвращения экипажей человекоуправляемых торпед, атаковавших корабли во вражеской гавани, подобрать их и скрытно доставить в базу.

Из сказанного видно, что, помимо доставки автономных средств нападения в районы стоянки кораблей и участия в перевозках стратегического сырья с Дальнего Востока, итальянские подводные лодки, хотя и менее систематически, но все же занимались и другими видами транспортной деятельности, а именно: эпизодической перевозкой грузов в пределах Средиземноморского театра, спасением и транспортировкой личного состава.

* Водоизмещение надводное 2072 т, подводное 2491 т, длина 86,3 м, ширина 7,8 м, скорость хода надводная 13 узл., подводная 6 узл., грузоподъемность 610 т.

** «Ремо» была торпедирована и потоплена 15 июля 1943 г. при переходе из Ионического моря в Тирренское к югу от Мессини. «Ромоло» потоплена союзной авиацией в том же районе 18 июля 1943 г.

*Транспортная деятельность английских лодок***Глава IV****ТРАНСПОРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ АНГЛИЙСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК**

Вряд ли кто мог до начала второй мировой войны предполагать, что Великобритания, располагавшая самым большим торговым тоннажем и исключительно мощным военно-морским флотом, будет использовать для транспортных целей подводные лодки.

Однако события вынудили британское адмиралтейство встать на этот путь и придерживаться его на протяжении всей войны. И хотя в целом транспортная деятельность подводных лодок королевского флота не приобрела такого широкого размаха, как в других флотах, например в германском, японском и американском, в ней все же выявились совершенно определенные тенденции.

Известно, что в период второй мировой войны английские подводники занимались следующими видами транспортной деятельности:

- скрытной эвакуацией людей с побережья, занятого противником;
- высадкой агентов, диверсионно-разведывательных и специальных групп на побережье;
- скрытной доставкой грузов на блокированную Мальту;
- транспортировкой человекоуправляемых торпед в районы их использования и выполнением транспортных заданий особого рода;
- подводными буксировками сверхмалых подводных лодок.

Скрытная эвакуация людей

Британскому адмиралтейству уже на первом этапе войны — в период Норвежской операции и стремительного выхода гитлеровских армий на Атлантическое побережье Западной Европы — пришлось неоднократно проводить спешные эвакуации английских (а частично и союзных) войск морем. При этом основную роль в эвакуации играли надводные корабли, успешность действий которых во многом зависела от соотношения сил на море и особенно в воздухе.

В более позднее время возникла необходимость эвакуации в таких условиях, когда успех ее проведения мог быть обеспечен только скрытностью. И морской штаб вынужден был привлекать в подобных случаях подводные лодки.

Так, в феврале 1941 г. командование английского средиземноморского флота поставило задачу подводной лодке «Трайэмф» эвакуировать с западного побережья Италии диверсионную группу из отряда «коммандос», которая была высажена в одном из районов Италии с самолетов. В ночь с 15 на 16 февраля лодка вышла в назначение место, но эвакуация не состоялась, так как диверсионная группа была захвачена итальянцами.

Другой случай, когда поход подводной лодки не только был запланирован, но и состоялся фактически, произошел в апреле 1941 г. после вторжения итальянских войск на Балканы.

17 апреля с Мальты вышла в море подводная лодка «Риджент». Позже ей было приказано следовать к берегам Югославии в залив Котор, принять на борт и эвакуировать английского представителя Кэмпбела с группой его сотрудников. 22 апреля лодка подошла к заливу Котор. По-видимому, еще не зная о том, что побережье и порты контролируются противником, командир лодки шел в надводном положении. Удифферентовав лодку и дав команду быть в готовности к погружению, он направился в северную часть залива. Здесь через 2 часа на лодку прибыли офицер югославского флота и гражданский лоцман, которые сообщили командиру лодки, что Югославия наводнена немецкими войсками и что весь близлежащий район находится в руках итальянцев. Они же сообщили, что Кэмпбел находится в небольшом городе Эригенови. После этого югославский офицер был оставлен на борту, чтобы указывать проход

через оборонительные минные заграждения, а лоцман ушел на берег, чтобы связаться с Кэмпбелом по телефону и обеспечить его прибытие в Зеленику, где была пристань, удобная для эвакуации.

Однако вскоре лодка была атакована немецкими самолетами. Командир лодки, отказавшись от дальнейшего ожидания, решил срочно уйти. Задание по эвакуации осталось невыполненным. Во время отхода от пирса и движения к району больших глубин лодка подверглась еще нескользким атакам, во время которых осколками близко взрывавшихся бомб все находившиеся на мостике были ранены. Но так как бомбометание все же было недостаточно точным, командиру удалось вывести лодку, погрузиться и уйти от преследования*.

Из приведенного случая ясно, что причиной невыполнения задания явилась плохая организация операции в целом, в результате чего Кэмпбел не знал ни времени прихода лодки, ни места посадки. При более продуманной организации скрытной эвакуации, несомненно, задание могло быть выполнено, частичным подтверждением чего может служить успешный уход лодки от преследования путем погружения.

Удачнее оказались аналогичные действия подводных лодок при эвакуации отдельных групп английских военнослужащих с острова Крит.

После того как английские войска, оборонявшие Крит, потерпели в мае 1941 г. поражение от немецкого воздушно-парашютного десанта и основная часть их после прекращения сопротивления была эвакуирована на надводных судах и боевых кораблях в Александрию, на острове осталось много разрозненных боевых групп и солдат, укрывшихся в горах, в прибрежных пещерах, кустарниках и в населенных пунктах. Их эвакуация с помощью надводных кораблей и транспортов из-за угрозы авиации противника была признана невозможной. На выручку пришли подводные лодки. Они неоднократно подходили к назначенным участкам побережья, главным образом в темное время суток, принимали на борт и эвакуировали военнослужащих и гражданских лиц и доставляли их в Египет. Так, например, 28 июля 1941 г. к одному из участков побережья

* Кемп Р. К. Н. М. Submarines. London, 1952, p. 166—167.

острова Крит подошла со специальным заданием английская лодка «Трэшер». Она установила связь с ожидавшей ее группой новозеландских солдат (67 человек) и начала их приемку на борт. Ввиду крайне неспокойного моря переправа людей на лодку производилась по лееру в спасательных беседках. Закончив приемку людей, лодка направилась в Александрию, куда и прибыла благополучно 31 июля*.

20 августа 1941 г. к побережью острова Крит подошла английская подводная лодка «Торбей». Пользуясь темнотой, она приняла на борт 62 человека из состава новозеландских войск и до наступления полного рассвета погрузилась. Несмотря на очень тяжелый воздух в помещениях лодки, она продержалась в районе посадки до наступления вечерних сумерек, после чего дополнительно приняла на борт еще нескольких человек и направилась в Александрию. Наряду с английскими лодками в эвакуации с острова Крит принимали участие и подводные лодки греческого флота, например «Папаниколис». Особенно значительных успехов добилась английская подводная лодка «Трайэмф». Она неоднократно подходила ккрытым участкам побережья острова Крит и вывезла с острова около 130 человек**.

Среди скрытных эвакуаций, проведенных подводными лодками, небезынтересна эвакуация французского генерала Жиро и сопровождавших его лиц с южного побережья Франции в ноябре 1942 г. накануне высадки англо-американских войск в Северной Африке***. Организаторы операции (американцы) рассчитывали, что пребывание генерала Жиро в Северной Африке во время высадки союзников облегчит проведение всей операции в целом****.

Для выполнения этой задачи союзное командование направило из Гибралтара к условленному пункту подводную лодку «Сераф».

Выйдя в море 27 октября и подойдя без происшествий к побережью Франции, она в течение нескольких суток (погружаясь в дневное время) маневрировала перемен-

* David D. M. Crete. Official History of New Zealand in the Second World War 1939—1945. London, 1953, p. 498.
** Lipscomb W. The British Submarine. London, 1954, p. 172.

*** Жиро был захвачен немцами 16 мая 1940 г. и находился в тюрьме, откуда в 1942 г. бежал.

**** История показала, что американцы слишком переоценивали авторитет Жиро и его влияние на настроение французских войск.

ными курсами у побережья, а ночью 5 ноября после уточнения места встречи подошла в надводном положении к берегу в 20 милях к востоку от Тулона на дистанцию около 2 миль.

Во время маневрирования лодки вдоль берега на ней услышали оклик и увидели медленно подходившую к борту небольшую шлюпку. После обмена паролем Жиро и сопровождавшие его лица поднялись на палубу подводной лодки, и она направилась в открытое море.

В 9 часов утра на следующий день лодка пришла в назначенную точку. Через несколько минут появилась летающая лодка типа «Каталина», которая произвела посадку на воду вблизи подводной лодки. Пока шли приготовления к передаче пассажиров на гидросамолет, в воздухе был обнаружен еще один самолет, который невозможно было опознать, и командир лодки подал команду приготовиться к срочному погружению. Но так как самолет летел, не изменяя курса, погружение было отменено, и генерал Жиро вместе с сопровождавшими его лицами перешел на летающую лодку. Последняя поднялась с воды и через некоторое время благополучно прибыла в Гибралтар. Задание, требовавшее от командира подводной лодки своевременного скрытного подхода, приемки пассажиров и их передачи в назначенное время на самолет в открытом море, было выполнено успешно.

В ночь с 6 на 7 ноября английская подводная лодка «Сибил», повторив примерно те же действия, приняла на борт группу офицеров штаба генерала Жиро в составе семи человек и одну женщину и через два дня доставила их в Алжир.

Таким образом, английские подводные лодки неоднократно использовались в различных условиях для скрытной эвакуации людей, причем в последних описанных случаях эвакуация была задумана и проведена как важная военно-политическая операция.

Высадка агентов, диверсионно-разведывательных и специальных групп

После эвакуации английских войск из стран Западной Европы, Греции и с острова Крит нужно было поддерживать контакт с многочисленными политическими и военными группировками, оставшимися на оккупированных территориях и ушедшими

в подполье, с целью сбора через них разведывательных данных о противнике, организации подрывной деятельности, подготовки скрытной эвакуации отдельных лиц и групп. Возникла также необходимость проведения диверсий на военных объектах противника и, в частности, на его транспортной системе для затруднения и срыва перевозок военных грузов и передвижения войск.

Одним из способов решения этих задач явилось забрасывание на занятую противником территорию диверсионно-разведывательных и специальных групп. Частично для этого использовались самолеты, частично — подводные лодки.

В период июль — октябрь 1941 г. английские подводные лодки (10-я флотилия с Мальты и 1-я флотилия из Александрии) провели ряд таких высадок в Эгейском море и у побережья Сицилии.

В августе 1942 г. была успешно проведена высадка диверсионной группы с английской подводной лодки «Трайэмф». 13 августа она обнаружила, атаковала и торпедировала итальянский крейсер «Больцано» и легкий крейсер «Аттендоло». А на следующий день с лодки была высажена в районе Палермо диверсионная группа, которая успешно взорвала железнодорожный виадук. Однако операция по приемке диверсионной группы с берега закончилась неудачно. Из-за низкой туманной дымки, нависшей над водой, лодка не смогла обнаружить диверсантов, возвращавшихся к назначенному позиции. Они были обстреляны и, по-видимому, уничтожены патрулем противника.

Кроме того, были проведены две успешные высадки отрядов «коммандос» на остров Сицилия, которые взорвали несколько железнодорожных составов.

Как отмечается в английских источниках, обычно такие диверсионные группы высаживались ночью на надувных резиновых шлюпках. Сбор групп назначался через два — три дня после высадки в другом, заранее выбранном месте.

Результатом успешно проведенных высадок были взрывы нефтехранилищ, разрушения артиллерийских батарей и железных дорог, захват ценных документов.

В октябре 1942 г. подводная лодка «Сераф» высадила на побережье Северной Африки разведывательную группу особого назначения, известную как «специальная миссия генерал-майора Кларка». Значение этой высадки, проведенной английской лодкой, было расценено в Англии настоль-

ко высоко, что английские историки и публицисты присвоили ей титул «операция его величества короля Англии»*.

Несомненный интерес по своему замыслу представляет высадка диверсионной группы на побережье Северной Африки, проведенная в связи с готовившимся наступлением 8-й английской армии против Африканского корпуса Роммеля. В штабе 8-й армии было принято решение одновременно с наступлением на линии фронта высадить в тылу противника диверсионный отряд и атаковать штаб — «разрезать мозг» противника.

Для проведения диверсии из состава «коммандос» были сформированы четыре группы. Первая из них должна была напасть на штаб генерала Роммеля в Бе-да-Литтория, вторая — атаковать итальянский штаб в Кирене, третья — напасть на центр итальянской разведки в Аполлонии; в задачу четвертой группы входило разрушение телефонно-телефрафной связи.

Ввиду того что возможность использования миноносцев или других надводных кораблей для переброски отрядов в тыл противника из-за угрозы авиации совершенно исключалась, было решено использовать находившиеся в боевой готовности подводные лодки «Торбей» и «Тэлисмен», которым и была поставлена задача скрытно доставить отряды в район высадки и высадить их на резиновых шлюпках.

Вечером 10 ноября подводные лодки вышли из Александрии и взяли курс на запад; переход проходил при благоприятной погоде и без каких-либо происшествий. Первый подошел к намеченному участку побережья 14 ноября в сумерках «Торбей». Ее точный выход к месту высадки обеспечивался условным сигналом находившегося на берегу агента. Сразу после подхода лодки к побережью начались приготовления к высадке. К этому времени погода ухудшилась: сила ветра нарастала, и на море поднялось волнение. Четыре резиновые лодки были унесены волной до посадки в них людей. Лодки пришлось спасать. В результате этого высадка затянулась и была закончена не через час, как первоначально предполагалось, а лишь через 5 часов.

Тем временем подводная лодка «Тэлисмен» удержи-ва-

* Описание этой высадки будет приведено ниже.

лась на некотором расстоянии от берега, ожидая сигнала о завершении высадки с «Торбея». Погода становилась все хуже, и командир отряда уже готов был перенести высадку на следующую ночь, когда с «Торбея» сообщили об окончании высадки. Посадка десантников с борта «Тэлисмена» в резиновые шлюпки проходила при сильной волне, и некоторые из них перевернулись. Оказавшиеся в воде поплыли назад к подводной лодке, и только восемь человек, в том числе и командир отряда, достигли берега. Дальнейшая высадка при сложившейся обстановке была крайне рискованной, поэтому ее пришлось прервать. В итоге из 59 человек высадилось всего лишь 29.

Не рассчитывая на высадку оставшихся на подводной лодке «Тэлисмен», командир отряда разделил добравшихся до берега на две группы: первая — в составе офицера и 17 унтер-офицеров и солдат должна была атаковать штаб Роммеля; второй — в составе офицера и 6 унтер-офицеров и солдат было приказано перерезать телефонные и телеграфные провода у перекрестка дорог к югу от Кирена.

Оставляя в стороне подробности действий отряда на берегу, не имеющие отношения к теме данной работы, надо отметить, что в ночь с 17 на 18 ноября была предпринята атака штаба и дома Роммеля, в результате которой три немецких офицера из штаба были убиты. Кроме того, было убито и ранено несколько солдат, но самого Роммеля атаковавшие не обнаружили. Из нападавших был убит командир группы и ранен его помощник, который приказал группе отходить к побережью без него. Не смогла полностью решить своих задач и вторая группа отряда. Позже группы пытались возвратиться на ожидавшую их подводную лодку. В течение двух дней из-за плохой погоды и сильного волнения погрузиться на лодку не удалось. На третий день почти все участники рейда были уничтожены или взяты в плен, и лишь командиру отряда и его ординарцу удалось перейти линию фронта и добраться до своих частей.

Что же касается подводных лодок, то «Тэлисмен» после частичной высадки диверсионной группы из-за поломки двигателя вынуждена была уйти, а подводная лодка «Торбей», убедившись в невозможности приемки отряда, отошла из района операции и возвратилась в базу.

Однако несмотря на то, что эта широко задуманная высадка в тыл противника, рассчитанная на большой успех,

закончилась полным провалом, подводные лодки как средство скрытной транспортировки и высадки диверсионной группы себя оправдали.

В середине декабря 1942 г. английская подводная лодка высадила близ устья Жиронды отряд «коммандос» на 6 шлюпках. Этот отряд должен был добраться на веслах до Бордо, прикрепить к стоявшим в порту немецким транспортам подрывные заряды и, взорвав суда, уйти через франко-испанскую границу. Как утверждают немецкие источники, «операция удалась лишь частично. Три парохода получили повреждения, однако подрывные заряды оказались слишком слабыми, чтобы потопить суда. Немцам потребовалось всего лишь несколько недель, чтобы полностью устранить полученные судами повреждения»*.

Английские источники упоминают о высадке подводными лодками в 1943 г. специальной группы на Шпицберген и доставке ей подкреплений. Эта группа, в частности, пыталась захватить немецкую метеорологическую станцию, но была обстреляна немецкой подводной лодкой. Позже к Шпицбергену была направлена английская подводная лодка «Сидог», которая и эвакуировала участников рейда **.

Известно также, что английские подводные лодки были использованы для доставки пловцов-разведчиков к нормандскому побережью Франции при подготовке к высадке англо-американских войск, состоявшейся 6 июня 1944 г. ***.

Таким образом, несмотря на кажущееся господство на море английского флота, британское адмиралтейство вынуждено было в тех случаях, когда из-за угрозы надводных кораблей или авиации противника использование надводных кораблей и авиации оказывалось невозможным, привлекать к решению задач по высадке специальных групп на побережье, занятое противником, подводные лодки. Высадки специальных групп на побережье проводились на всех театрах и на различных этапах войны. Лодки, как правило, несмотря на сложность обстановки, в которой при-

* Мировая война 1939—1945 гг. Сборник статей. Перевод с немецкого. Издательство иностранной литературы, 1957, стр. 351.

** Lipscomb F. W. The British Submarine, p. 211.

*** В. Бру. Подводные диверсанты. Сокращенный перевод с французского. Издательство иностранной литературы, 1957, стр. 103—115.

ходилось действовать, выполняя свою задачу успешно. Дополнительным свидетельством этого может служить следующий случай.

**Так называемая
„операция
его величества
короля Англии“**

Примерно в 22 часа 19 октября 1942 г. английская подводная лодка «Сераф» скрыто вышла из Гибралтара. Имея на борту пассажиров «особой важности», она направилась к уединенному участку побережья Северной Африки в 75 милях от Алжира. На борту находились заместитель главнокомандующего англо-американскими войсками, предназначеными для высадки в Северной Африке, генерал-лейтенант Кларк и группа сопровождавших его американских офицеров. В качестве представителей британских морских властей на лодке были также 6 английских офицеров.

В соответствии с планом группа должна была скрыто высадиться в Французской Западной Африке, установить контакт с французскими властями и договориться с ними о том, чтобы войска, формально подчиненные правительству Виши, не оказывали сопротивления готовившейся высадке англо-американских войск.

На английских офицеров возлагалось обеспечение высадки американцев в намеченном месте и их эвакуации после выполнения задачи.

Вскоре после полуночи с 20 на 21 октября лодка пришла в назначенное место. Когда был обнаружен свет, пробивающийся из окна большого дома на берегу, она отошла мористее, погрузилась и пролежала весь день 21 октября на грунте. Около 21 часа она всплыла и снова приблизилась к берегу. В это время последовал условный сигнал, и на лодке началась подготовка к высадке. Высадка, производившаяся на резиновых лодках, прошла без особых приспешствий.

После высадки лодка снова отошла от берега, погрузилась и оставалась под водой в течение всего светлого времени.

На берегу группа была встречена генеральным консулом США в Северной Африке и его заместителем. Позже она скрыто встретилась с французскими представителями и, достигнув соглашения, направилась к берегу для эвакуации.

Когда группа прибыла на берег, море было очень неспокойно. Добраться на резиновых шлюпках до подводной лодки в таких условиях было очень трудно. В связи с этим на лодку, находившуюся примерно в 350 м от берега, где глубина под килем лодки составляла лишь около 10 футов, была передана просьба отойти от своего места и удерживаться поблизости, пока не затихнет волнение.

Позже, когда был обнаружен сравнительно укрытый участок побережья, от которого можно было отойти на резиновых лодках, с берега последовал очередной сигнал, и «Сераф» снова приблизилась к берегу. А через некоторое время шлюпки подошли к борту подводной лодки. Это было очень своевременно, так как перед самым отходом шлюпок от берега участники миссии Кларка уже были обнаружены немецкими агентами.

При переправе с берега на подводную лодку одна из резиновых лодок вследствие сильного волнения перевернулась. «Пассажирам», в том числе и Кларку, пришлось плавать в воде.

Приняв пассажиров, «Сераф» направилась в Гибралтар. 25 октября она ошвартовалась в базе, и так называемая «операция его величества короля Англии» была завершена.

Описание октябрьских событий у алжирского побережья можно было бы на этом закончить, но необходимо сделать однозначительное замечание.

По некоторым американским источникам, «операция его величества короля Англии» классифицируется как одно из наиболее выдающихся событий подводной войны. «Эти переговоры (т. е. переговоры Кларка.—Авт.)—говорит в своей книге Роско,—проложили путь к вторжению...»*. Такое утверждение по меньшей мере нескромно, так как всему миру известно, что в действительности вторжение англо-американских войск в Северную Африку стало возможно только благодаря тому, что главные немецкие силы были отвлечены Советской Армией, обескровившей их в сражениях на подступах к Москве, под стенами героической Одессы, под Севастополем, скованы на берегах Волги — под Сталинградом, куда после провала первоначального

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. Сокращенный перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1957, стр. 130.

плана захвата этого города 25 июля 1942 г. гитлеровское командование бросило почти всю авиацию из Западной Европы и бассейна Средиземного моря и все резервы войск, обещанных Роммелью для усиления Африканского корпуса.

Подводные рейсы По мере нарастания событий на Средиземном море попытки снабжать «неотложной помощи» Мальту при помощи транспортов и надводных боевых кораблей все чаще и чаще заканчивались тяжелыми потерями и повреждениями как судов конвоя, так и кораблей охранения. Именно поэтому адмиралтейство для транспортировки грузов на Мальту вынуждено было привлечь подводные лодки й в первую очередь подводные заградители «Паршиэн», «Риджент», «Роркуол», «Порпес» и «Кэшелот», которые по сравнению с другими типами лодок имели относительно большую грузовместимость и грузоподъемность. Обстановка вынудила одновременно с ними привлекать и другие типы лодок.

Специальные грузовые рейсы подводных лодок на Мальту из Гибралтара и Александрии, носившие характер «неотложной помощи» осажденному гарнизону, начались в мае 1941 г., после того как ряду конвоев был нанесен большой урон и фактически в базу прибыл благополучно с боеприпасами и бензином только один быстроходный транспорт «Бреконшир».

С этой целью из Англии была направлена подводная лодка «Кэшелот», которая 15 мая пришла в Ла-Валлетту и доставила 16 т груза специального назначения*. В июле, августе и сентябре 1941 г. в транспортировке грузов, кроме «Кэшелота», принимали участие лодки «Роркуол», «Озирис» и «Отус».

Как правило, лодки выходили из Александрии, но в ряде случаев грузы доставлялись и с запада. Основным грузом было авиационное горючее, причем подсчитано, что одна подводная лодка могла доставить почти трехдневный запас горючего для обеспечения всей авиации, базировавшейся на Мальте**.

* Playfair I. S. and others. The Mediterranean and Middle East, v. II, p. 51.

** Ib., p. 274 (на Мальте базировались преимущественно истребители).

30 июля на переходе с Мальты в Александрию подводная лодка «Кэшелот» была обнаружена в надводном положении итальянским торпедным катером, и командир «Кэшелота» «во избежание захвата лодки» взорвал ее.

Проблема использования подводных лодок для доставки грузов на Мальту не потеряла своего значения и в 1942 г. Об этом свидетельствует переписка британского премьер-министра.

Так, например, 3 апреля 1942 г., рассмотрев тревожный доклад губернатора острова Мальта о положении с продовольствием, Черчиль писал генералу Исмею для передачи комитету начальников штабов следующее:

«...У нас, безусловно, нет крупных количеств транспортных самолетов, но что можно сделать при помощи дополнительных крупных подводных лодок или быстроходных судов типа «А»? Как жаль, что мы не завладели «Сюркуфом» (речь идет о французской подводной лодке, которая могла принять 750 т топлива или до 600 т грузов.—Авт.) и не можем использовать ее на этой работе!* Сколько может поднять подводная лодка? Как насчет посылки туда витаминов и других концентратов?»**.

12 апреля Черчиль писал первому морскому лорду: «Не можете ли вы сообщить подробности о методах снабжения Мальты при помощи подводной лодки? Насколько мне известно, снятие нескольких батарей значительно увеличивает грузоподъемность подводной лодки, и мне хотелось бы сообщить американским властям эти подробности для использования их при снабжении Коррехидора»***.

Но из этих двух кратких записок видно, что, используя подводные лодки для перевозки грузов, английское адмиралтейство решало вопросы увеличения грузоподъемности подводных лодок ощущую, не имея ни заранее разработанных расчетов, ни технических приспособлений и устройств, причем эти технические проблемы не были сколько-нибудь

* Французские историки утверждают, что первое время после прихода подводной лодки «Сюркуф» в Плимут в 1940 г. английское морское командование не смогло найти применения лодке и хотя возможности ее использования для доставки снабжения на Мальту признавались, они все же полностью осознаны не были.

** W. Churchill. The Second World War. Boston, 1950, v. IV, p. 311.

*** Ib., p. 315

удовлетворительно разрешены к 1942 г. не только в английском, но и в американском флоте.

О фактическом использовании лодок известно, что в период с 11 по 13 августа 1942 г. три подводные лодки английского флота «Отус», «Роркуол» и «Клайд» доставили на Мальту боеприпасы, торпеды для лодок и авиационный бензин. Так как шансы успешной доставки грузов на надводных кораблях до тех пор, пока армия не возвратила передовые аэродромы в Ливии, были совершенно ничтожными, было решено продолжать доставку снабжения на Мальту подводными лодками и в сентябре, и в октябре*.

Таким образом, подводные лодки Средиземноморского флота Англии сыграли в преодолении германо-итальянской блокады острова Мальта определенную положительную роль.

Для полноты представления об этом виде деятельности подводных лодок следует отметить некоторые случаи, имевшие место вне связи со снабжением Мальты.

Осенью 1943 г. уже упоминавшаяся ранее английская лодка «Сераф» доставила снабжение и боеприпасы английскому гарнизону на остров Лерос (Средиземное море), а спустя несколько часов после этого она уже патрулировала в Эгейском море и потопила немецкое судно. Другой случай произошел за пределами Средиземного моря. В первых числах ноября 1944 г. подводная лодка «Венчурер» доставила снабжение участникам Движения сопротивления в Норвегии и при возвращении из операции 11 ноября потопила немецкую подводную лодку «U-771»**.

Все эти примеры говорят о том, что английские подводные лодки, являвшиеся боевыми кораблями и предназначавшиеся для действий на морских сообщениях, неоднократно привлекались к транспортировке грузов.

* * *

Здесь необходимо обратить внимание на одну из доктрины английской морской стратегии, которая вошла в историю как теория владения морем («Command at Sea»), в данном случае уже не обеспечившая благополучия Мальты.

* S. W. Roskill. The War at Sea, v. II, p. 308.
** F. W. Lipscomb. The British Submarine, p. 239.

Наличие линейного флота, превосходящего количественно и качественно состав надводного флота противника, на протяжении веков считалось гарантой господства на море. Это господство в последние предвоенные годы британское адмиралтейство особенно наглядно демонстрировало в Средиземном море, где содержались самые мощные линейные силы под командованием, бесспорно, опытного адмирала Эндрю Кэннингхэма. Однако еще не все понимали, что, несмотря на ряд частных побед над итальянским флотом, все же старая классическая доктрина давно уже стала несостоятельной. В самом деле, хотя в английском флоте были мощные линейные силы:

— Крит был захвачен с воздуха (!);

— Роммель получал морем достаточно снабжения, чтобы сорвать планы командующего английскими войсками в Египте Окинлека;

— на Мальте уже нельзя было стоять ни одному ценному кораблю, а прорыв конвоев в Ла-Валлетту стал все труднее и труднее и начал обходиться настолько дорого, что их приходилось направлять лишь от случая к случаю;

— основную трассу, по которой шло питание египетской группы войск, пришлось направить вокруг мыса Доброї Надежды.

Наконец, в один «прекрасный» день убеленному сединой Кэннингхэму пришлось стать участником позорного для него фарса — фотографироваться при торжественном подъеме флага специально для английских газет, но с расчетом, чтобы не было видно забортной воды (смешанной с нефтью), подступавшей к ватервейсам, так как его флагманский корабль, подорванный на рассвете, хотя и остался на ровном килях, но сидел на грунте Александрийской гавани.

Фотография должна была создать видимость, что ничего не случилось.

Это был черный день королевского флота, который, начав войну на Средиземном море с неоспоримым превосходством, оказался без единого линейного корабля в строю. Это был день, когда даже Черчилль понял, что британская теория господства на море окончательно устарела и пора начинать учиться... ну хотя бы у итальянцев.

Использование итальянского опыта

В конце 1942 г. адмиралтейство усилило состав 10-й флотилии подводных лодок на Средиземном море с 7 до 12 единиц. Общая численность английских лодок на этом театре возросла до 22 (в это число входили четыре греческие и одна югославская). В это же время на Мальту впервые было доставлено новое оружие — человекоуправляемые торпеды «Чэриот», представлявшие почти точную копию итальянских человекоуправляемых торпед.

Принятию этих торпед на вооружение английского флота предшествовало следующее.

В октябре 1940 г. после безуспешной попытки итальянцев атаковать английские корабли в Гибралтаре англичанами была найдена и поднята итальянская человекоуправляемая торпеда.

После изучения конструкции и снаряжения торпед англичане приступили к созданию трех новых видов оружия:

— сверхмалых подводных лодок типа «Х» («Миджет») с экипажем из четырех человек;

— одноместных подводных лодок «Уэлшмен», буксируемых торпедными катерами;

— человекоуправляемых торпед «Чэриот» с экипажем из двух человек *.

Человекоуправляемые торпеды намечалось доставлять в район атаки на специально оборудованных надводных кораблях или на больших подводных лодках в специальных (водонепроницаемых) контейнерах, устанавливаемых на палубе.

В результате ускоренной работы над проектом и опытным образцом в 1941 г. человекоуправляемая торпеда и необходимое для водителей водолазное снаряжение в основном были созданы. Стремясь сохранить новое оружие в строжайшей тайне, адмиралтейство передало все, что было с ним связано, в ведение специальной организации флота, которая была полностью изолирована от адмиралтейских департаментов, береговых штабов соединений флота и специальных служб. Только в июле 1942 г. человекоуправляемая торпеда была продемонстрирована в Плимуте ограниченному кругу лиц. После некоторых техниче-

* F. W. Lipscomb. The British Submarine, p. 188.

ских доработок она была принята на вооружение, а в январе 1943 г. применена в Палермо.

31 декабря 1942 г. с Мальты вышли в море подводные лодки «Р-311», «Трупер» и «Тандерболт». Все они имели на палубах в водонепроницаемых контейнерах человекоуправляемые торпеды и должны были следовать в район

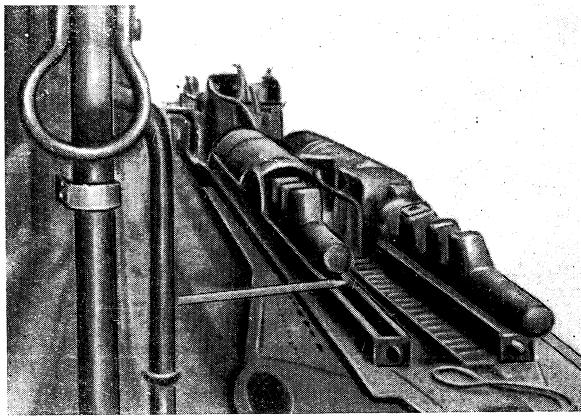


Рис. 10. Подводная лодка «Тандерболт», оборудованная для транспортировки двух человекоуправляемых торпед

Палермо. Вместе с ними к Палермо должна была подойти подводная лодка «Анраффлд», на которую возлагалась задача прикрытия и приемки спущенных с лодок человекоуправляемых торпед, если последние не будут использованы.

Вскоре после выхода из базы «Р-311» была потоплена. Подводные лодки «Трупер» и «Тандерболт» пришли в назначенный район, незадолго до полуночи со 2 на 3 января спустили торпеды, и ранним утром 3 января 1943 г. пять английских человекоуправляемых торпед (XV, XVI, XIX, XXII и XXIII) направились к намеченным объектам.

После спуска торпед лодки ушли. На месте спуска осталась лодка «Анраффлд».

Из числа спущенных на воду человекоуправляемых торпед одна, водители которой отказались от атаки из-за технических неисправностей торпеды, спустя 6 часов была подобрана подводной лодкой «Анраффлд». Другая по неизвестным причинам затонула. Водитель третьей торпеды порвал свой костюм при форсировании сетевой преграды и не мог дальше действовать, в связи с чем торпеда была взорвана, а экипаж попал в плен. Экипаж четвертой торпеды установил заряд под днищем пассажирского транспорта «Виминэйл», после чего выбрался на берег, где и попал в плен. Взрыв нанес транспорту такие повреждения, что его вынуждены были обтектировать в Мессину для ремонта. Водители пятой торпеды установили заряд под днищем нового крейсера «Ульпию Траяно» (3362 т).

Небольшие заряды были установлены также под днищем эскадренного миноносца «Грекале» и миноносца «Чиклоне». В результате последовавшего позже взрыва крейсер был потоплен, заряды же, установленные под миноносцами, были своевременно обнаружены и сброшены. Экипаж пятой торпеды попал в плен *.

Б. Боргезе, участвовавший в расследовании причин гибели кораблей, писал, что шесть водителей торпед были взяты в плен через несколько часов после выхода на сушу. Три торпеды были выловлены и тщательно осмотрены. Оказалось, что они являются подражанием нашим первым «Майале» без каких бы то ни было усовершенствований **.

К этому остается лишь добавить, что, заимствуя полностью конструкцию итальянской человекоуправляемой торпеды, англичане одновременно позаимствовали и способ скрытной доставки этого оружия в район его использования, т. е. на палубе подводной лодки.

Вслед за вылазкой в Палермо англичане планировали проведение и других подобных операций.

Так, на 8 января намечался поход подводной лодки с выпуском двух человекоуправляемых торпед (X, XVIII)

* F. W. Lipscomb. The British Submarine, p. 215—216.

** В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 256.

в район Ла-Маддалены. Правда, никаких сведений о том, состоялся этот поход или нет, ни в английских, ни в итальянских материалах не встречается, но если учесть, что человекоуправляемые торпеды списаны в расход как потерянные, то можно утверждать, что эта попытка была осуществлена.

Во второй половине января, когда 8-я английская армия, наступавшая вдоль африканского побережья на запад, подходила к Триполи, английской разведке стало известно, что противник готовится к блокированию входа в Триполи. В случае выполнения этого замысла положение 8-й армии стало бы затруднительным, так как она лишилась возможности получения снабжения морем.

В связи с этим командование армии запросило флот, сможет ли он вывести из строя судно, которое противник готовится использовать для блокирования входа в Триполи.

Ответив на запрос положительно, командование флота решило атаковать это судно в ночь с 18 на 19 января 1943 г. человекоуправляемыми торпедами, которые должна была доставить к месту действий подводная лодка «Тандерболт». Время спуска человекоуправляемых торпед на воду было назначено примерно на 22 ч 30 мин. Однако из-за ошибки в счислении лодка к моменту всплытия в 22 ч 00 мин оказалась немного дальше от берега, чем намечалось. Командир лодки решил приблизиться к берегу в надводном положении. Через некоторое время торпеды (XII и XIII) были спущены. Однако дальнейшие их действия, по утверждению ряда источников, были безуспешными, а экипажи были захвачены противником.

Позже человекоуправляемые торпеды были таким же образом переброшены на подводных лодках типа «U» к побережью Сицилии и спущены на воду на расстоянии около трех миль от берега. После выполнения задания человекоуправляемые торпеды возвратились к подводной лодке и были благополучно доставлены в базу.

После капитуляции Италии английское адмиралтейство поспешило направить в Италию одного из специалистов-подрывников Крэбба для участия в разминировании портов, которые переходили в руки союзников. Но эта причина поездки была лишь маскировкой, в действительности Крэбб спешил в Италию с задачей установить контакт

с водителями человекоуправляемых торпед и подводными пловцами, с тем чтобы их опыт сделать достоянием английского флота.

Подтверждением этого может служить и то, что только в период с 3 декабря 1943 г. по 7 ноября 1944 г. Крэбб присутствовал не менее чем на 15 испытаниях итальянских человекоуправляемых торпед. И хотя в некоторых английских материалах имеются замечания, что итальянские исследования были недостаточно обстоятельны, однако английский флот, помимо собственного опыта скрытной транспортировки человекоуправляемых торпед на подводных лодках и их применения, мог использовать и опыт своего бывшего противника.

**Подводные
буксировки
боевыми лодками**

Наибольший интерес из практики транспортного использования подводных лодок в английском флоте представляет **буксировка боевыми подводными лодками сверхмалых подводных лодок типа «Х» в район базирования крупных надводных кораблей германского флота в фьордах Норвегии**. Одной из причин, породивших это решение, явилось нежелание британского адмиралтейства, наученного гибелю в Датском проливе линейного крейсера «Худ» от первых залпов немецкого линейного корабля «Бисмарк», подвергать свои корабли новым опасностям уничтожения артиллерийским огнем. Несмотря на то что английская морская разведка более или менее своевременно обнаруживала выходы в море «Тирпица», «Лютцева», «Шарнхорста» и «Адмирала Шеера» и их переходы из одной базы в другую, английский надводный флот, намного превосходивший в течение длительного времени германский, не только не пытался нанести удары по кораблям германского флота, но даже избегал встречи с ними.

Уничтожить немецкие корабли в фьордах при помощи авиации было весьма сложно. Стоянки больших немецких кораблей в фьордах на севере Норвегии благодаря большим глубинам располагались вплотную к отвесному берегу. Сбрасывание торпед в подобных условиях исключалось, атаки бомбами не имели шансов на успех, тем более что на вершинах узких фьордов стояли батареи мелкокалиберных автоматов и пулеметов. Немцы с целью введен-

ния противника в заблуждение часто меняли стоянку кораблей. Обычные подводные лодки, развернутые на позициях у побережья Норвегии, также не смогли уничтожить корабли в фьордах.

С учетом всего этого было решено провести специальную операцию и нанести удар по крупным надводным кораблям противника с помощью сверхмалых подводных лодок.

Как же готовилась и проходила эта операция?

Первая сверхмалая лодка «Х-3» была готова уже в начале 1942 г. В течение нескольких месяцев она проходила испытания в сопровождении специально выделенного дрифтера в проливе Солент. Испытания были строго засекречены. В базе лодку с целью маскировки ставили под особый навес. Вслед за «Х-3» была построена экспериментальная лодка «Х-4».

После успешного завершения испытаний сверхмалых подводных лодок «Х-3» и «Х-4» с фирмой Виккерс-Армстронг был заключен контракт на строительство шести подводных лодок типа «Х» улучшенной конструкции *.

В период между 31 декабря 1942 г. и 16 января 1943 г. с завода в бухте Лох-Стривен были доставлены еще шесть подводных лодок типа «Х» («Х-5» — «Х-10»). На основе предварительного плана была начата подготовка операции против крупных надводных кораблей в норвежских водах весной 1943 г. **.

В ходе подготовки операции были изучены возможные средства транспортировки сверхмалых подводных лодок. И несмотря на то что в это время был подходящий транспорт «Бонавенчер», на палубе которого могли разместиться в подводных лодок типа «Х» и который при соответствующем боевом обеспечении мог доставить их к побережью Норвегии, было признано, что единственным приемлемым способом транспортировки сверхмалых лодок является их буксировка в район операции боевыми подводными лодками.

* Подводные лодки типа «Х» имели водоизмещение 30 т, длину 16 м, диаметр 2 м, экипаж 4 человека. Вдоль бортов подвешивались контейнеры — заряды, установленные на определенное время взрыва, которые должны были сбрасываться под атакуемой целью.

** Данные приводятся по отчету С. В. Барри, Report on Operation «Source», опубликованному в «Supplement to the London Gazette» of Tuesday the 10th of February, 1948.

Основаниями для такого решения, по-видимому, являлось:

— опасение, что «Бонавенчер» в случае следования с большим охранением может быть обнаружен на переходе морем и тем самым демаскирует направление и характер намеченного удара;

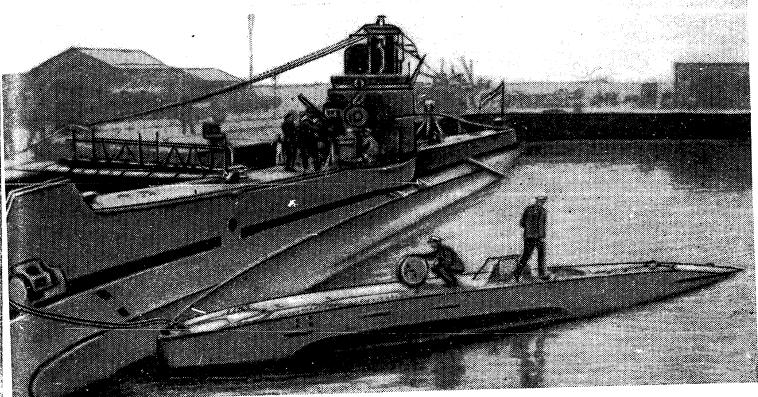


Рис. 11. Подводная лодка «ХЕ-8» и буксирующая ее лодка «Синниф» перед выходом в море

— нежелание посыпать «Бонавенчер» без охранения, что уменьшило бы опасность демаскировки операции, но что повысило бы вероятность его уничтожения у побережья Норвегии надводными или подводными кораблями и особенно авиацией противника;

— нежелание английского командования подводными силами оставлять подводные лодки типа «Х» после их спуска на воду без обеспечения и помощи на случай возобновления атакующих лодок в район развертывания.

Привлечение к транспортировке боевых подводных лодок было связано с техническими трудностями, необходимостью отработки буксировки, поэтому операцию было решено перенести на осень 1943 г.

17 апреля 1943 г. лодки типа «Х» были организационно сведены в 12-ю флотилию подводных лодок, которой был придан как плавбаза сверхмалых подводных лодок транспорт «Бонавенчер».

После этого подготовка к операции еще более активизировалась. С 4 июля флотилия перешла в Лох-Кайрбоун, где тренировки в атаках крупных кораблей и буксировках продолжались до момента выхода в операцию.

Одновременно проводилась детализация плана операции и велась усиленная разведка фьордов Северной Норвегии. Успешному выполнению разведывательных задач способствовало то, что разведка велась одновременно авиацией нашего Северного флота и английскими самолетами, которым была предоставлена возможность посадки в районе Мурманска.

В то время когда проходил сбор сведений об обстановке, командование английского флота приняло окончательное решение о привлечении в качестве буксировщиков сверхмалых подводных лодок боевые лодки «Труксон-лент», «Сиртис», «Трэшер», «Синимф», «Стабборн» и «Септр», которые были для этого оборудованы специальными устройствами.

31 августа и 1 сентября они прибыли вместе со своей плавбазой «Титания» в Лох-Кайрбоун. В качестве резервных лодок для тех же целей были выделены подводные лодки «Сэтир» и «Сидог», которые должны были находиться в Скапа-Флоу в 24-часовой готовности к выходу в море.

С 1 по 5 сентября лодки-буксировщики провели тренировки по приемке лодок типа «Х» на буксир, по буксировке и взаимодействию с экипажами сверхмалых лодок, назначенными только на переход, и с боевыми экипажами, которые, находясь в целях сохранения сил на буксировщиках, должны были перейти на свои лодки в районе операции перед самой отдачей буксирам.

Чтобы обеспечить максимальную скрытность операции, с 1 сентября были запрещены выезды из Лох-Кайрбоуна (кроме отдельных особо проверенных лиц), а корабли, находившиеся в базе, задерживались до окончания операции.

3 сентября советскими самолетами была проведена обстоятельная разведка подходов к Альтен-фьорду, что

помогло англичанам окончательно принять один из трех намечавшихся вариантов развертывания лодок на подходах к Альтен-фьорду. В тот же день на аэродром в Ваенге прибыло звено самолетов «Спитфайер», а 7 сентября один из них провел дополнительную разведку.

11 сентября в 16 ч 00 мин лодки начали выходить из базы для следования в назначенный район, находящийся примерно в 15—20 милях к западу от острова Сёрё. Переход проходил при благоприятной погоде, что позволило буксировать сверхмалые лодки, находившиеся в подводном положении, со скоростью от 8,5 до 10 узл. Чтобы облегчить положение походных экипажей сверхмалых лодок, последние три—четыре раза в сутки всплывали и в течение 15 минут вентилировались. На это время скорость буксировки снижалась.

В ночь с 14 на 15 сентября погода стала несколько ухудшаться. Возможно, из-за этого или из-за недостаточной подготовки и усталости экипажей лодок начались не-предвиденные происшествия.

В 4 ч 00 мин на скорости 8 узл. оторвалась шедшая на буксире у «Синимф» подводная лодка «Х-8». Через 5 минут она всплыла. Находясь примерно в точке 69°04' северной широты и 8°14' восточной долготы, «Х-8» не смогла обнаружить своего лидера и через полчаса легла на курс 29° и пошла со скоростью 3 узла. На лидере отрыв лодки обнаружили лишь в 6 ч 00 мин, когда должно было проводиться очередное всплытие. «Синимф» повернула на обратный курс для поиска «Х-8», но поиск оказался безуспешным, и командир лодки послал донесение о потере «Х-8».

В 15 ч 50 мин при ходе 7 узл. оторвалась «Х-7», шедшая на буксире у «Стабборн». «Х-7» немедленно всплыла, и с лидирующей лодки был подан запасной буксир. К 17 ч 00 мин движение возобновилось, но вскоре буксирный трос снова оборвался. В 17 ч 18 мин «Стабборн» опять взяла «Х-7» на буксир. В то время когда «Стабборн» вылавливала «Х-7», к ним в 16 ч 30 мин приблизилась «Х-8» *.

* Первый раз «Х-8» обнаружила подводную лодку «Стабборн» в 12 ч 13 мин, но, приняв ее за немецкую подводную лодку, погрузилась и всплыла только в 13 ч 32 мин.

В 19 ч 54 мин командир подводной лодки «Стабборн» донес об обнаружении «Х-8». Последняя продолжала идти вместе с «Стабборн» и «Х-7» до 23 ч 59 мин, после чего отстала. Только 16 сентября в 17 ч 00 мин она была обнаружена подводной лодкой «Сентр» и взята ею на буксир.

Но до того как этот инцидент уладился, произошел другой случай, закончившийся более драматично. В 9 ч 07 мин на подводную лодку «Х-9», шедшую на буксире «Сиртис», был передан сигнал о всплытии для вентиляции, но «Х-9» не появлялась. Когда был выбран буксир, он оказался оборванным. Поиски «Х-9» результатов не дали.

17 сентября состоялась встреча «Х-8» и «Синимф». Но ввиду неисправностей и повреждений, полученных от взрывов своих же сброшенных бортовых зарядов, «Х-8» оказалась непригодной к погружению и 18 сентября была затоплена, а буксируемая ее лодка получила приказание следовать в район развертывания остальных лодок и прикрывать их или в случае необходимости оказать помощь.

18 сентября в 21 ч 28 мин при замене походной команды «Х-7» на боевую буксир, поданный с нее на «Стабборн», снова оборвался, и, так как буксирных тросов в резерве больше не оказалось, командиру «Стабборн» пришлось использовать 2,5-дюймовый стальной трос.

19 сентября в 18 ч 43 мин подводная лодка «Сиртис» обнаружила на расстоянии 2—3 миль подводную лодку, которая сразу же погрузилась. Предположительно, это была лодка противника.

20 сентября подводные лодки «Стабборн», «Трукью-лент», «Трэшер» и «Сентр» сблизились последний раз со своими сверхмалыми лодками и после пересадки боевых экипажей отдали буксиры и направились в назначенные для них зоны патрулирования, а подводные лодки типа «Х» — к своим объектам атаки.

Незадолго до того как началась замена экипажей, подводная лодка «Сиртис» обнаружила в 71°00' северной широты и 22°10' восточной долготы подводную лодку противника, шедшую со скоростью около 9 узл. к входу в пролив Сёрбесунд. Так как лодки имели указание до окончания операции никаких целей, кроме выходящих из фьордов крупных кораблей, не атаковать, «Сиртис» погрузилась, и немецкая лодка прошла на расстоянии всего лишь около

7,5 каб. Такое указание командования было, безусловно, правильным, так как обеспечивало скрытность операции и позволяло сверхмалым лодкам незаметно подойти к одному из назначенных объектов — линкору «Тирпиц» — и нанести ему повреждения*.

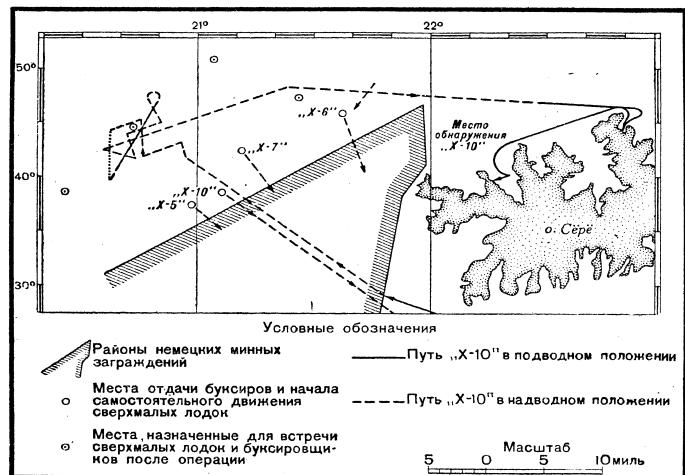


Рис. 12. Развёртывание подводных лодок на подходах к Альтен-фьорду 20—28 сентября 1943 г.

Во время патрулирования подводных лодок на вынужденных из фьордов им не удалось ни атаковать, ни даже обнаружить хотя бы один немецкий корабль. Но зато другая задача — поиск своих сверхмалых лодок, возвращавшихся из фьордов после атак — была выполнена более успешно. В 0 ч 55 мин 28 сентября подводная лодка «Стабборн», приблизившаяся на расстояние около полутора миль к одному

* Описание движения сверхмалых лодок от района развертывания до объектов атак и результаты атак см. в книге В. Бру «Подводные диверсанты», стр. 81—94.

из маленьких фьордов в северо-западной части острова Сёре, обнаружила световой сигнал, а через несколько минут опознала подводную лодку «Х-10». Командир приказал подать на «Х-10» буксир, и в 1 ч 50 мин лодки уже двигались от берега. Несмотря на ухудшение погоды (ветер 6 баллов, море 5—6 баллов), командир лодки решил буксировать «Х-10» малым ходом вплоть до базы. В дальнейшем в связи с ухудшением погоды командующий подводными силами приказал буксировку «Х-10» прекратить, команду с нее снять, а лодку затопить, что и было сделано.

Безотносительно к тому, каков был общий результат операции, можно сделать следующие выводы:

1. Среди других операций, проведенных флотами воевавших стран в ходе второй мировой войны, действия сверхмалых подводных лодок против кораблей в Альтенфьорде были, бесспорно, новинкой как в военно-морском искусстве, так и в области транспортного использования подводных лодок.

2. Один из главных этапов операции — скрытная переброска ударных средств на расстояние более 1000 миль — был проведен вполне успешно потому, что к этому были привлечены в качестве буксировщиков подводные лодки, которые обеспечили скрытность доставки и внезапность атаки.

3. Была доказана возможность длительной заранее спланированной буксировки сверхмалых подводных лодок в процессе оперативного развертывания.

4. Было подтверждено, что для обеспечения успеха скрытной буксировки, помимо некоторых конструктивных приспособлений (наварки буксируемых обухов, гаков и т. п.), необходимы продолжительная специальная тренировка, надежное и непрерывное наблюдение за состоянием буксируемых объектов, связь с ними и возможность пересадки команд с подводной лодки на буксируемые сверхмалые лодки и обратно.

5. Успех операции наводил на мысль о возможности использования подводных лодок в будущем для буксировки специальных подводных емкостей (цистерн) с топливом, средств подводного заграждения, специальных минных устройств и т. д.

6. Операция, подготовленная и проведенная у северного побережья Норвегии, показала, что аналогичные транспортировки возможны и в других районах.

В 1944 г. подобные буксировки сверхмалых подводных лодок типа «Х» продолжались. 14 апреля 1944 г. подводная лодка «Септр» доставила на буксире в район Бергена подводную лодку «Х-24». В глубине фьорда «Х-24» обнаружила плавучий док,бросила под ним две глубинные бомбы с установкой на взрыв через 4 часа и ушла. Затем «Х-24» подошла к подводной лодке «Септр» и после замены команды была благополучно прибуксирована в базу. Бомбы, сброшенные «Х-24», через 4 часа взорвались. Но, как было установлено вследствие фоторазведкой, плавучий док остался невредимым. Взрывом был подорван транспорт водоизмещением 7000 брутто-рег. т и повреждена набережная и угольные склады*.

В сентябре 1944 г. такая же операция и теми же лодками была повторена и плавучий док был, наконец, потоплен.

В начале июля 1945 г. в район Манилы прибыла плавбаза «Бонавенчер», на борту которой находились подводные лодки типа «Х». Перед отправкой на Дальний Восток на них была улучшена тепловая изоляция и усилены средства регенерации и вентиляции воздуха. К условной литературе «Х» была добавлена литерра «Е» (East — восток).

В результате оценки обстановки командование 7-го флота США поставило перед прибывающими лодками две задачи: перерезать кабель между Сингапуром и Гонконгом и атаковать японские крейсера, стоявшие на якоре в проливе Джохор.

27 июля четыре английские подводные лодки типа «S» — две из Брунея (Борнео) и две из района Манилы, имея на буксире по одной лодке типа «Х», вышли в море в район Сингапура.

Несмотря на значительное расстояние, сверхмалые лодки «ХЕ-1» и «ХЕ-3» были приведены подводными лодками на буксирах к проливу Джохор.

«ХЕ-3», отделившись от буксировщика и следуя 5-узловым ходом, проникла через отмели и узкости к месту

* F. W. Lipscomb. The British Submarine, p. 226.

стоянки японского крейсера «Такао» и прикрепила заряд к его днищу, после чего благополучно возвратилась к месту встречи с буксировавшей ее лодкой. После замены команды на «ХЕ-3» лодки направились в базу.

Подводная лодка «ХЕ-1» должна была прикрепить свой заряд к днищу другого крейсера, находившегося в двух милях от «Такао», но решить эту задачу она не смогла, так как во время движения к объекту «ХЕ-1» вынуждена была, чтобы не быть обнаруженной, уклоняться от избранного пути и потеряла много времени. В связи с этим она сбросила свои заряды поблизости от крейсера «Такао» и возвратилась к своему буксировщику. На следующий день — 31 июля — около 21 часа «Такао» взорвался и затонул.

В этот же день «ХЕ-4», доставленная на буксире в район Сайгона, перерезала кабель, связывавший Сайгон с Гонконгом и Сингапуром.

Лодка «ХЕ-5» пыталась перерезать кабель между Гонконгом и Сингапуром. Трое с половиной суток она находилась в водах противника, но выполнить задачу ей так и не удалось.

18 августа 1945 г. была проведена операция с целью перерезать кабель между Сайгоном и Сингапуром и Сайгоном и Гонконгом. Эта задача была возложена на сверхмалые подводные лодки типа «Х», а средством их доставки в район операции были избраны подводные лодки типа «С». После дополнительной тренировки сверхмалые лодки были доставлены к месту назначения. Выполнив задачу, сверхмалые лодки возвратились к буксировщикам, которые и доставили их в базу*.

Имеющиеся материалы о транспортной деятельности английских подводных лодок в дальневосточных водах не вносят ничего нового в характеристику лодок как подводных буксировщиков, но все же позволяют отметить, что и сама по себе буксировочная деятельность подводных лодок может быть дополнительно дифференцирована в зави-

* Подробно эти эпизоды описаны в книгах В. Бру «Подводные диверсанты», стр. 134—140, и Waldron T. and Gleeson J. «The Frogmen», p. 160—168, а также в журнале «U. S. Naval Institute Proceedings», 1947, № 3.

симости от того, на выполнение каких (оперативных, тактических или иных) задач она направлена.

Скрытная перевозка В апреле 1943 г. английский флот **контейнера особого назначения** провел «операцию», которая по своему содержанию выходит за рамки всяких классификаций.

В связи с подготовкой англо-американским командованием десантной операции против острова Сицилия (высадка намечалась на первую декаду июля 1943 г.) один из офицеров английской морской разведки Монтею предложил специальный план дезинформации противника. Его замысел состоял в том, чтобы противнику попали фиктивные документы, из которых было бы видно, что в ближайшее время начнутся активные действия англо-американских сил в восточной части Средиземного моря, главным образом в островном районе, у побережья Греции, и в западной части театра, в районе Корсики, и что немецко-итальянские позиции в центральной части Средиземного моря, и в частности на Сицилии, будут подвергаться ударом с воздуха лишь как запасные объекты для обеспечения главного успеха в районе островов Додеканес и на Корсике.

Расчет строился на том, что гитлеровское командование, получив такие данные, усилит оборону на «угрожаемых» направлениях и не будет придавать должного значения обороне того плацдарма, на который готовилась высадка.

Соблюдая строжайшую скрытность, подводная лодка «Сераф» вывезла в море труп, который находился в специально подготовленном контейнере. Пользуясь ночной темнотой, лодка всплыла неподалеку от испанского берега и сбросила труп в воду. В портфеле, пристегнутом к трупу, одетому в форму офицера английской морской пехоты, были вложены специально подготовленные дезориентирующие документы.

Сброшенный труп был обнаружен испанскими рыбаками и передан испанским военным властям. Он был принят за жертву авиационной катастрофы, передан английскому консулу и похоронен. Портфель же с документами был доставлен консулу лишь через несколько дней, после того как с документов сняли копии. С ними ознакомились

германское верховное командование и Гитлер, который, по утверждению Монтеяю, направил в Грецию генерала Роммеля, перебросил туда значительные подкрепления и провел много других ненужных приготовлений. Как утверждают англичане, эффект воздействия документов был столь значительным, что даже после фактической высадки союзников в Сицилии немцы первое время рассматривали ее как отвлекающий маневр.

Таким образом, цель дезинформации была достигнута полностью.*

Подводная лодка, перед которой стояла задача скрытно доставить труп из Англии в Средиземное море в строго установленную точку при определенном состоянии приливо-отливных течений, ветра и освещенности, свою задачу выполнила точно.

Этот случай является иллюстрацией того, что транспортная деятельность подводных лодок не исчерпывается перевозками грузов и людей и что использование лодок как средства скрытной перевозки в том или ином флоте в зависимости от обстановки может быть очень разнообразным.

Глава V

НЕСКОЛЬКО РЕЙСОВ ФРАНЦУЗСКОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «КАСАБЬЯНКА» НА КОРСИКУ

Предательская политика французских правящих кругов в отношении своего народа, полная беспомощности перед натиском гитлеровского вермахта и последующая политика клики Петена — Лаваля и др. привели к позорной капитуляции Франции. В связи с этим французскому флоту, представлявшему к началу войны серьезную силу, почти не пришлось принимать участия в действиях против Германии и Италии.

В процессе развития событий одни корабли оказались в портах, захваченных немцами, и попали в их руки, другие ушли в Англию или в базы Северной Африки. Многие корабли были потоплены своими экипажами. Часть флота перешла в неоккупированные порты Франции, главным образом в Тулон, где и была скована обязательствами по перемирию, а также отсутствием топлива.

Впоследствии, когда в ноябре 1942 г. фашистские захватчики начали оккупацию всей Франции, многие корабли, находившиеся в Тулоне, были взорваны и лишь некоторые из них смогли избежать захвата и перейти в североафриканские базы.

Наконец, значительная часть флота понесла серьезный урон от своего же союзника — «флота его королевского величества», который под предлогом предотвращения захвата кораблей немцами (а фактически в силу старинной традиции британского флота использовать каждый случай, чтобы ослабить любой флот мира, в том числе и союзный).

* Подготовку, ход и результаты этой «операции», получившей кодированное наименование «Фарш», см. в книге Montagu «The Man Who Never Was», London, 1954.

проводил операции против французских кораблей в Мерсэль-Кебире, Дакаре и Оране.

Перед войной во Франции в составе флота находилось 78 подводных лодок, а около 20 строилось, т. е. Франция имела подводных лодок в полтора раза больше, чем гитлеровская Германия. Значительная часть подводных лодок (почти 20 %) вступила в строй в тридцатых годах. Почти все лодки имели хорошие мореходные качества и сильное торпедное вооружение — до 32 торпед калибром 550 мм. Особенно выделялась своей мощью наиболее крупная подводная лодка того времени «Сюркуф» с надводным водоизмещением 2880 т и полным подводным около 4400 т. «Сюркуф» имела 14 торпедных аппаратов и два 203-мм орудия, надводный ход 19—20 узл., и экипаж около 150 человек.

После начала войны 53 лодки находились в Средиземном море, четыре — в Атлантике (в базах Марокко), две — на Дальнем Востоке, а остальные — в базах Бискайского залива. Впоследствии в порты и базы Бискайского залива перешли еще некоторые лодки из Средиземного моря. 23 марта 1940 г. 10-я флотилия французских лодок (12 единиц) перебазировалась в Англию (Гарвич) и начала боевые действия совместно с английскими лодками под общим контролем британского адмиралтейства. С момента вступления в войну и до капитуляции Франции несколько французских подводных лодок было потоплено противником, часть лодок — 7-я флотилия (предположительно 8 единиц) и вместе с ней «Сюркуф» — пришла в английские базы, а около 10 лодок было взорвано своими командами*.

Из лодок, ушедших в Англию, «Рюби» высадила диверсионно-разведывательную группу на побережье Норвегии. Подводная лодка «Жюонон» в сентябре 1942 г. получила задание доставить в район Глом-фьорда и высадить на берег диверсионный отряд, состоявший из 10 англичан и двух

* Позже, в феврале 1941 г. «Сюркуф» была направлена в Галифакс, так как ее намечалось использовать для эскорта конвоев. 12 февраля, так как ее намечалось использовать для эскорта конвоев. 12 февраля 1942 г. «Сюркуф» вышла с Бермудских островов на Танти, но до ряла 1942 г. «Сюркуф» вышла с Бермудских островов на Танти, но до зоны Панамского канала не дошла. 19 февраля, ночью американский пароход «Томпсон Лайн» донес, что он столкнулся, таранил и потопил большую подводную лодку. Это и была «Сюркуф» (Lipscott F. W. The British Submarine, p. 184).

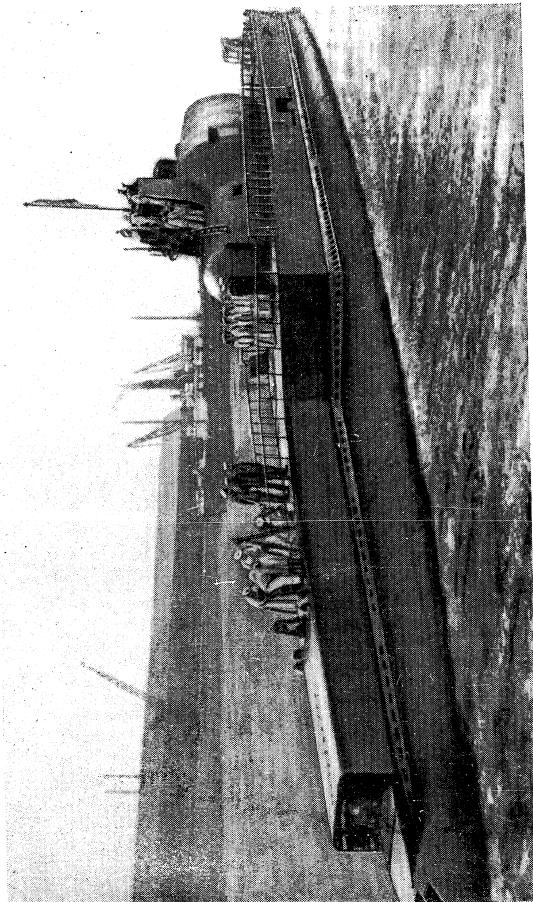


Рис. 13. Подводная лодка «Сюркуф»

норвежцев-подводников, который должен был взорвать немецкий завод тяжелой воды.

Несмотря на труднодоступность района высадки, лодка смогла, преодолевая сильное встречное течение, скрытно подойти к назначенному месту и лечь на грунт.

Пролежав весь день 13 сентября на грунте, подводная лодка с наступлением темноты всплыла в 400 м от берега и высадила диверсионную группу без каких-либо помех. При выходе из фьорда лодка наскачила на подводные скалы и чуть не погибла. После возвращения в Англию ее команда узнала, что высаженный ею диверсионный отряд в ту же ночь взорвал завод*.

Позже этой же лодке было поручено доставить в один из самых северных фьордов Норвегии радиотехническое оборудование для наблюдателей, следивших за передвижениями крупных германских кораблей, базировавшихся в Альтен-фьорде. Лодка успешно выполнила задание, но два человека из состава экипажа вследствие начавшегося шторма не смогли вернуться на лодку. С помощью местных жителей они укрылись в горах, где и прожили у норвежцев до начала марта 1943 г. 14 марта лодка вновь пришла в этот район и приняла их на борт**.

К моменту подписания условий капитуляции более 35 лодок находились в Тулоне, где и вынуждены были оставаться в бездействии.

В конце 1942 г., когда немцы оккупировали всю Францию, 22 подводные лодки из этой группы были взорваны и затоплены своими экипажами. 12 подводных лодок были захвачены немцами, а несколько лодок сумело уйти

* Американский разведчик Фараго пишет об этой операции несколько иначе (выше описание приводилось по французским источникам). По сведениям, которые он приводит без ссылки на источник, англичане высадили в провинции Телемарк специального агента (университета по национальности) для подготовки операции «Гуннерсайд» (униврессайд) для создания атомного реактора) еще 28 марта 1942 г., причем не с подводной лодки, а с самолета. Этому агенту потребовалось для подготовки 11 месяцев, и только в феврале 1943 г. завод и лаборатория взлетели на воздух и около 3000 фунтов тяжелой воды было уничтожено. По данным того же Фараго, диверсанты были эвакуированы из Норвегии в Англию самолетом (F a g a g o L. War of Wits. New York, 1954).

** Mordal J. Les operations des sous-marins FNFL pendant la guerre. «La Revue Maritime», 1958, № 146, p. 904.

и присоединиться к английскому флоту, в составе которого они в дальнейшем продолжали участвовать в боевых действиях.

Некоторые лодки действовали по специальным заданиям руководства французского Движения сопротивления.

Одним из примеров подобной деятельности могут служить походы французской подводной лодки «Касабьянка».

Скрытная перевозка и выгрузка грузов В конце июля 1943 г. подводная лодка «Касабьянка» получила очередное задание доставить оружие, боеприпасы и другие грузы борцам Движения сопротивления в залив Порто на Корсице*. При этом командиру лодки было известно, что его никто встретить не будет и что выгрузку придется производить своими силами. Для того чтобы обеспечить предстоящую разгрузку, на лодку было взято необходимое число плоскодонных шлюпок, надувных резиновых лодок и небольшой металлический понтон с подвесным мотором, который в условиях благоприятной обстановки и спокойного состояния моря мог быть использован в качестве буксира.

Совершив переход без особых происшествий, «Касабьянка» в ночь с 30 на 31 июля вошла в залив Порто и пронигалась среди скал к избранному для выгрузки пляжу до тех пор, пока форштевень не коснулся дна. До берега оставалось метров сто. На воду были спущены шлюпки, которые, приняв груз, направились к берегу. Но в то время, когда они были в 10 м от берега, раздалась беспорядочная стрельба, послышался свист пули, на берегу стали видны многочисленные вспышки пулеметных очередей. Шлюпки повернули обратно к лодке, их команды поднялись на борт.

Никто из членов экипажа подводной лодки ранен не был.

Огонь с берега продолжался. Подводная лодка, находясь в позиционном положении, направилась к выходу из залива. Несколько шлюпок в это время, по-видимому, оторвалось, и огонь итальянцев обрушился на них. Опасаясь потери остальных шлюпок, командир лодки решил не погру-

* Здесь и далее излагается на основании данных, приведенных в книге L'Herminier «Casabianca», 1949—1950,

жаться и, после того как лодка отошла на значительное расстояние от пляжа, уменьшил ход и послал несколько человек убрать шлюпки.

К этому времени на берегу была объявлена общая тревога, однако командир лодки не отказался от мысли разгрузиться в другом месте.

В 15 ч 25 мин 31 июля подводная лодка легла на грунт у другого участка побережья, где она была с этой же целью месяц назад.

В 23 ч 35 мин лодка всплыла. Море было настолько спокойным, что командир решил обойтись одними резиновыми лодками, но, учитывая опыт предыдущей ночи, действовал особенно осторожно: на берег был направлен на надувной лодке старший офицер с небольшой группой вооруженных матросов и с телефоном.

После тщательного осмотра окрестностей пляжа старший офицер сообщил, что, по-видимому, все спокойно и он отыскал хранилище, в котором оставлялись грузы для партизан.

По получении этих сведений резиновые лодки были спущены на воду, причем было решено использовать и понтон. По неосторожности при его спуске раздался сильный грохот, который при наличии на берегу противника мог быть демаскировать подводную лодку, но все обошлось благополучно.

Сначала понтон хотели поставить у берега и переправлять лодки с помощью леера, протянутого между лодкой и понтоном. Однако ввиду того, что последний не сумел достаточно прочно укрепить у берега, понтон был использован для буксировки лодок. Несмотря на то что такой способ транспортировки занимал много времени, экипаж лодки показал сравнительно высокий темп разгрузки: за одну ночь 25 человек сумели выгрузить и уложить в хранилище 12 т груза.

В 4 часа все участвовавшие в перевозке и выгрузке вернулись на борт, и лодка снова пошла на погружение, чтобы дождаться следующей ночи. На берегу для наблюдения и обеспечения повторного подхода лодки были оставлены два человека.

1 августа в 22 ч 35 мин лодка снова всплыла, быстро установила контакт с людьми, остававшимися на берегу, и

начала выгрузку. 30 человек были направлены на берег для приемки грузов, 30 человек нагружали резиновые лодки, а 25 человек подносили грузы и были готовы начать срочное погружение, если оно окажется необходимым. За ночь было выгружено еще 20 т груза. Выполнив эту задачу, лодка снова погрузилась. Дождавшись ночи, она всплыла и, отойдя от берега на 12 миль под электромоторами, дала ход дизелями и направилась в Алжир.

Особая подготовка к перевозке людей и ее результаты

В конце августа 1943 г. командир «Касбянки» получил задание подготовиться к скрытой переброске на Корсику солдат с вооружением.

Чтобы составить точное представление о том, сколько человек лодка может принять на борт, было решено провести пробные посадки солдат при численности экипажа, специально сокращенного на одну треть. Оставшийся личный состав был распределен на две смены: одна — заняла места у механизмов, другая — верхние койки.

При пробной посадке солдат на нижних койках и на раскладных скамейках удалось разместить 106 человек с оружием.

Чтобы проверить возможность быстрого выполнения намеченной задачи, была проведена поочередная ночной посадка и высадка всех трех групп ударного батальона (по 106 человек), выделенного для Корсики. В ходе тренировочных посадок было установлено, что та часть экипажа «Касабьянки», которая занимала места у механизмов, могла сравнительно свободно выполнять свои обязанности.

В связи с новым заданием на лодку было принято несколько больших спасательных плотиков. Их разместили на палубе вблизи боевой рубки и закрепили, как обычно крепят шлюпки на палубах, по-штормовому.

27 августа командование базы в Алжире разрешило командиру лодки провести в близлежащей бухте учение по высадке. Программа выхода была максимально приближена к реальной обстановке и предусматривала: условное форсирование блокадной линии, скрытый подход к месту высадки, всплытие, разведку и высадку на берег одной трети ударного батальона, находившегося на лодке, в то время как две трети батальона должны были обозначать

противника на участке высадки. После высадки первой партии с помощью тех же высадочных средств намечалось произвести посадку на лодку, а затем и высадку еще двух групп в 106 человек.

В 19 часов с мола Алжирского порта была принята на борт первая группа, и лодка вышла в район учения. После пробного погружения и перехода к заданной точке начались высадка. «Примерно к часу ночи,— пишет командир,— карусель для первых двух групп закончена. Вторая группа, прибывшая с берега, заняла еще совсем теплые места своих товарищей».

Такой метод позволял одновременно отработать высадку десанта на необорудованный берег и подготовиться к обратной приемке высаженной группы, если бы ей пришлось отходить под давлением противника. Помимо этого, учение давало возможность проверить организацию службы на лодке в сложных условиях при ограниченном экипаже.

После завершения высадки и посадки и небольшого перерыва тренировки продолжались.

В 4 часа утра высадка третьей группы в 106 человек также была закончена.

Так была проверена возможность приемки на борт обычной боевой лодки относительно большого десанта. Правда, обстоятельства сложились так, что использовать опыт этого учения не пришлось, но это не снижает его значения.

Высадка десанта была временно отложена, а через несколько дней лодка получила задание идти к побережью Корсики со значительно меньшим числом пассажиров и груза. Главная задача состояла в том, чтобы принять с берега и доставить в Алжир офицера Люка, командовавшего силами Сопротивления на Корсике. При благоприятных обстоятельствах намечалась также высадка на берег разведывательной группы в составе двух человек с новым радиопередатчиком и передача противотанковых боеприпасов (5 т) участникам Движения сопротивления.

Однако выполнение заданий службы разведки и переброска боеприпасов ни в коем случае не должны были мешать выполнению основной задачи.

В конце дня 2 сентября лодка покинула Алжир. Днем 3 сентября база подтвердила по радио, что корсиканские

патриоты предупреждены и что они постараются сообщить лодке дату подхода к назначенному участку побережья.

К 4 часам 4 сентября «Касабьянка» подошла к назначенному месту на расстояние 15 миль и, не получив никакого нового сообщения ни из Алжира, ни с Корсики, погрузилась на 60 м. Несмотря на такую глубину, удерживаться на месте было трудно, заметно ощущалась качка, а любой снос к побережью, где было много подводных скал, мог иметь тяжелые последствия. Однако лодка продержалась здесь до 0 часов 5 сентября, после чего всплыла и, так как качка была очень сильная, отошла мористее, чтобы переждать штормовую погоду и подзарядить аккумуляторы.

В 0 ч 25 мин на лодке было получено сообщение из Алжира о том, что патриоты опаздывают на 24 часа. Спустя некоторое время ветер стих, и около 2 ч 30 мин лодка легла на обратный курс, чтобы отлежаться на грунте.

В 23 ч 15 мин лодка снова всплыла и, приближаясь к берегу, обнаружила опознавательные сигналы. Учитывая, что на расстоянии менее 300 м от берега лодка будет в зоне мертвого пространства береговых батарей и вне видимости форта, командир лодки решил осторожно приближаться к берегу в подводном положении.

Около 300 м от берега лодка подвсплыла, с нее спустили весельную полотняную шлюпку, которая, взяв на буксир надувную резиновую лодку с разведывательной группой и снаряжением для нее, направилась к берегу. Разведчики взяли с собой телефон. Сразу по прибытии на берег они сообщили, что контакт с патриотами установлен и выгрузка боеприпаса возможна.

Затем началась погрузка оставшегося снаряжения для разведывательной группы и боеприпаса на надувные резиновые лодки, которые пошли к берегу. Тем временем с берега поступило сообщение о прибытии Люка.

Неожиданно для командира лодки и всех участников этой операции на берегу вспыхнул прожектор. «Он медленно обшарил море,— пишет командир лодки,—...приблизился к нам, осветил верхушки скал, остановился на нас..., затем продолжил движение влево, осветил берег и угас. У нас выступил холодный пот... На берегу, где наши люди и патриоты считали нас обнаруженными, и на борту

лодки, где мы видели наши лица освещенными, как днем, создалось тревожное положение. Но, очевидно, неприятель принял рубку лодки за одну из многочисленных скал, среди которых мы, к счастью, затерялись».

Вскоре на подводную лодку прибыл Люк. Пока он информировал об обстановке, движение резиновых надувных лодок с грузом между кораблем и берегом продолжалось. В связи с тем, что груз передавался из рук в руки, работа продвигалась сравнительно быстро.

Но тут случилось событие, совершившее недопустимое для опытного командира лодки. Оставив за себя вахтенного офицера, командир лодки спустился с мостика, а за время его отсутствия подводная лодка была снесена прибрежным течением и оказалась на расстоянии около 800 м от берега. Поднявшись на мостик и обнаружив, что лодку снесло, командир дал ход электромоторами, чтобы приткнуться к берегу. Особенно беспокоило его то, что лодка на таком расстоянии уже не маскируется скалами. Едва «Касабьянка» приткнулась к берегу, как прожектор снова начал обшаривать море. Как на берегу, так и на лодке возникли опасения, что лодка будет обнаружена. Но и на этот раз французам повезло — луч прожекторов прошел мимо.

Разгрузка подходила к концу. В 3 ч 40 мин 6 октября лодка вышла в море, а 8 сентября в 8 часов утра возвратилась в Алжир.

Но уже на следующий день обстановка на Корсике сложилась так, что снова возникла необходимость использования «Касабьянки» для транспортной цели. 9 сентября патриоты Корсики восстали. Взяв под контроль район Аяччо и вынудив командующего оккупационным гарнизоном на бездействие, они запросили по радио о помощи.

Французское командование решило перебросить на Корсику подкрепление. Но попытки начальника морского штаба адмирала Лемонье срочно получить от союзников необходимые для этого транспорты успеха не имели.

Встретив отказ со стороны союзников, Лемонье обратился к командующему английским флотом с другой просьбой — вернуть французские лидеры «Ле Фантеск» и «Ле Терибл», которые подчинялись командованию союзных морских сил в районе Салерно. По получении согласия Лемонье приказал кораблям следовать в Алжир полным ходом (около 40 узл.). Было решено, что они примут на

борт солдат ударного батальона и попытаются перебросить их в район Аяччо.

Но пока «Ле Фантеск» и «Ле Терибл» находились на переходе в Алжир, было принято решение послать часть ударного батальона в Аяччо на подводной лодке «Касабьянка».

Началась погрузка. Используя опыт проводившихся ранее учений, одна треть экипажа сошла на берег, чтобы остаться в базе, а прибывшие солдаты начали посадку. В ночь с 11 на 12 сентября лодка вышла в море. Отсутствие в воздухе итальянских самолетов позволило идти в надводном положении 15-узловым ходом. В дальнейшем ход был увеличен до 17 узл.

После выхода в море было установлено, что на лодке находится 109 солдат, а общее количество людей составило 170 человек, что, по оценке командира, было предельным.

Для того чтобы облегчить условия пребывания людей в лодке, на переход были дополнительно взяты небольшие переносные вентиляторы, обычно используемые для вентиляции судовых трюмов.

Днем 13 сентября «Касабьянка» вошла в Аяччо и, к удивлению встречавших, высадила из трех люков 109 солдат с вооружением.

Хотя поход производился без соблюдения скрытности, однако он все же не лишен известной поучительности.

Во-первых, подводная лодка, еще совсем недавно выполнявшая задачи по транспортировке грузов, оказалась вполне пригодным средством переброски людей без каких-либо крупных конструктивных переделок.

Во-вторых, и это самое существенное, временное списание на берег части экипажа, предварительные учебные тренировки, снабжение лодки дополнительными вентиляторами и другие частные мероприятия позволили принять такое количество людей и вооружения, которое раньше для подводной лодки с надводным водоизмещением в 1379 т считалось немыслимым.

Транспортная деятельность японских лодок

Глава VI

ТРАНСПОРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ЯПОНСКИХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК

Наиболее характерной особенностью подводных сил японского флота к началу второй мировой войны являлось многообразие типов подводных лодок. Среди 63 лодок, с которыми японский флот вступил в войну, насчитывалось 11 различных типов, что, по-видимому, объясняется следующими причинами:

1. Тенденцией строительства подводных лодок по тем или иным зарубежным образцам. Эталоном для первых проектов японских лодок явилась немецкая подводная лодка периода первой мировой войны «U-139», для подводных заградителей — немецкая лодка «U-125», для лодок прибрежного действия — английские подводные лодки периода первой мировой войны типа «L» и т. д.

2. Отсутствием единых устойчивых взглядов на использование подводных лодок в войне. Одни считали, что подводные лодки должны использоваться прежде всего для борьбы с авианосцами и линкорами противника. Другие придерживались взгляда, что часть подводных лодок должна действовать против боевых кораблей, а часть — на морских сообщениях и против береговых объектов противника. Третьи предлагали использовать лодки для снабжения удаленных островных гарнизонов, которые были призваны твердо удерживать внешний периметр обороны новой империи. Четвертые настаивали на том, чтобы лодки использовались для обороны островов и метрополии и т. д.

3. Переоценкой возможностей и эффективности применения в условиях театра большой протяженности таких видов

оружия, как сверхмалые подводные лодки и человекоуправляемые торпеды, основными носителями которых должны были служить большие подводные лодки. Но самым характерным для японского флота было то, что среди подводных лодок как к началу войны, так и в ходе ее «почетное место» занимали лодки, специально построенные и переоборудованные для транспортных целей.

В составе японского флота еще до начала войны пять подводных лодок большого водоизмещения (2180/2600 т) — «I-16», «I-18», «I-20», «I-22» и «I-24» — были оборудованы для транспортировки на палубе сверхмалых подводных лодок водоизмещением 46 т, а четыре подводные лодки — минные заградители типа «I-121», имевшие на палубе ангар для самолета, — еще в 1940 г. прошли модернизацию, в результате которой ангар был переоборудован в бензиновую цистерну емкостью в 10 т, предназначенную для транспортировки горючего в удаленные районы и для дополнительной заправки японских гидросамолетов.

Еще больше говорят о внимании японского командования к транспортным подводным лодкам цифры, характеризующие их строительство в годы войны. Из 114 подводных лодок, построенных в Японии за время войны, транспортных лодок было 23, т. е. 20,2%. Такого удельного веса в общем объеме строительства подводных лодок транспортные подводные лодки не имели ни в одном другом флоте.

Подводные транспортеры на подходах к Пёрл-Харбору и другим базам

Японский флот начал использовать подводные лодки для транспортных целей уже на этапе подготовки к войне против США.

После поездки весной 1941 г. специальной японской миссии во главе с вице-адмиралом Номура в Германию и Италию для изучения опыта боевых действий на море* можно было ожидать, что японцы будут использовать подводные лодки по примеру своих союзников, однако они применили подводные лодки для решения совершенно новых транспортных задач. При разработке плана первой крупной операции

* См. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 1.

японское командование решило применить сразу пять подводных лодок для скрытной транспортировки сверхмалых подводных лодок к Гавайским островам. Здесь сверхмалые лодки должны были, действуя самостоятельно, проникнуть во внутренние рейды Пёрл-Харбора и атаковать стоявшие там крупные надводные корабли. Сверхмалые лодки предполагалось транспортировать непосредственно на палубах подводных лодок позади боевой рубки, где были сделаны специальные надстройки, закрывавшие устройство для крепления и спуска лодок *.

Для выпуска сверхмалых лодок лодки-транспортеры должны были на какое-то время всплыть, высаживать на сверхмалые лодки экипажи, отдавать крепления и т. п.

Идея такого использования сверхмалых подводных лодок зародилась в Японии еще в 1936 г. В начале 1941 г. японцы приступили к интенсивной тренировке личного состава, весной того же года состоялся первый выход. В октябре 1941 г., когда окончательно уточнялись планы развертывания и использования ударных сил флота, сверхмалые подводные лодки уже нашли в них свое совершенно определенное место.

В соответствии с планом операции 18 ноября 1941 г. пять подводных лодок-транспортеров («I-16», «I-18», «I-20», «I-22» и «I-24») со сверхмальными лодками на палубах вышли из Куре. Личный состав больших лодок до самого выхода в море не знал ни района, в который направлялось соединение, ни цели похода. Это было закономерным, поскольку Япония еще не участвовала в войне. И только потому, что на соборе офицеров-подводников, состоявшемся накануне выхода, в разговоре было уделено много внимания обстановке в районе Гавайских островов, некоторые офицеры предполагали, что соединение направляется именно в этот район.

После выхода в открытый океан на лодках была уста-

* Мотицура Хасимото. Потопленные (Японский подводный флот в войне 1941—1945 гг.). Перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1956, стр. 31.

По некоторым источникам, сверхмалые лодки были установлены на палубах лодок-транспортеров на специальные кильблоки и крепились обычными швартовными тросами с фалрепами (при запуске моторов сверхмалых лодок фалрепы ослаблялись и отдавались).

новлена трехсменная вахта. Команды усиленно тренировались, отрабатывая различные виды погружения. Тренировки проводились три раза в день до тех пор, пока экипажи не были достаточно подготовлены к срочному погружению с «грузом» на палубе. Чтобы исключить возможность одновременного обнаружения, лодки шли самостоятельно с интервалом 20 миль. Они должны были пройти к Гавайским островам между атоллом Джонстон и островом Хаулленд. Идти этим маршрутом было рискованно, поскольку существовала угроза обнаружения лодок дозорами противника, однако ввиду задержки с оборудованием, отразившейся на сроке выхода в море, другой возможности для выбора курса не оставалось. Обстановка во время перехода была спокойной — в воздухе и на просторах океана ничего не обнаруживалось. В дневное время на верхней палубе проводились работы, связанные с подготовкой сверхмальных подводных лодок, зарядкой их батарей и др., а внизу офицерский состав разрабатывал схемы атак. Входя в зону воздушного патрулирования американской авиации, лодки в дневное время погружались, а ночью шли в надводном положении*.

Однако противник особой бдительности или активности не проявлял, и лодки продолжали следовать своим маршрутом без особых происшествий. Но незадолго до подхода к назначенному району на «I-24» произошло событие, на котором следует остановиться. Лодка вдруг начала «проваливаться», и только после того как глубина достигла 90 м, ее удалось удержать и пойти на всплытие. После всплытия обнаружилось, что торпеда сверхмалой лодки под давлением воды деформировалась, и экипажу лодки пришлось работать всю ночь, чтобы заменить деформированную торпеду запасной, находившейся внутри большой лодки. «Эта замена кажется довольно легкой», — пишет Хасимото, — однако произвести ее далеко не просто. Недостаток свободного места на узкой верхней палубе значительно усложнял перемещение на ней груза весом свыше 1 т, не говоря уже о трудности при выбрасывании поврежденной торпеды за борт, поскольку это надо было делать без шума**.

* Одновременно с этой группой к Гавайским островам направились две группы боевых лодок: 11 лодок — из Йокосуки и 9 — с передовой базы на острове Кваджалейн.

** Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 35—36.

При подходе к Гавайским островам погода ухудшилась, волнение на море усилилось. Несмотря на это, подготовка сверхмалых лодок, проходившая в весьма трудных условиях, продолжалась каждую ночь. К Пёрл-Харбору лодки подошли вечером 6 декабря. «В соответствии с указаниями мы заняли позицию в восьми милях от Пёрл-Харбора. Помы лученные донесения показывали, что и другие подводные лодки прибыли на позиции. Соблюдая меры скрытности, мы могли, однако, наблюдать яркие огни на берегу... Ясно были видны цепочки электрических ламп на аэродроме, и можно было слышать звуки джазовой музыки, транслируемой по радио. Было около 23 ч 00 мин, противник совершенно не подозревал о нашем присутствии*». На этом по существу транспортная функция лодок-транспортеров закончилась.

Иначе говоря, первая подводная транспортировка в японском флоте состоялась еще до того, как прозвучал первый выстрел войск на Тихом океане.

Под покровом ночи на лодках были отданы палубные крепления. Сверхмалые лодки направились ко входу в гавань. Как известно, успех этой операции оказался совершенно незначительным. Лишь одна из них, пробравшись в гавань, смогла выпустить свои торпеды: одну — по линкору «Аризона» и одну — по кораблю-мишени. Торпеды попали в цель, но корабли отделались только незначительными повреждениями.

Другая лодка, направившаяся на разведку еще до начала операции, обошла все рейды, нанесла на карту диспозицию кораблей и даже расположение самолетов на аэродроме, но ее данные не попали адресатам и позже были помещены в музей флота США.

Что же касается лодок-транспортеров, то о них следует сказать следующее:

1. После спуска сверхмалых лодок из-за изменения нагрузки и, по-видимому, плохой дифферентовки, а также вследствие усилившегося волнения и качки положение лодок-транспортеров стало по меньшей мере небезопасным. Несмотря на усилия рулевых, «I-24» стремилась выскочить

* Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 36.

В связи с этим все другие версии о расстоянии, на котором были спущены сверхмалые лодки, например версию Баллинана (100 миль) и др., следует считать несостоятельными.

из воды, что в конце концов и произошло при полной дневной видимости. После срочной приемки воды в уравнительные цистерны лодке удалось погрузиться на глубину 27 м. Она, по-видимому, была обнаружена, но не подверглась атаке, так как американцы отражали в это время воздушный налет* и им некогда было заниматься подводными лодками, находившимися за пределами бухты.

Таким образом, обеспечение скрытности операции в данном случае способствовало не только свойство лодки-транспортера находиться под водой, но и налет японской авиации на Пёрл-Харбор, который совпал по времени с действиями подводных лодок.

2. Лодки-транспортеры ждали на позициях возвращения сверхмалых лодок сутки сверх положенного срока, но не дождались; получив указание, они направились в базу на острове Кваджалейн.

3. Расчеты на то, что подводным лодкам, выполнившим задачи транспортировки, удастся обнаружить и атаковать крупные надводные корабли противника, выходящие из Пёрл-Харбора, не оправдались, так как последние в районе развертывания лодок ни разу не появлялись.

4. Подводные лодки, привлеченные к решению транспортных задач, при ином поведении противника, т. е. в случае выхода кораблей из базы, имели бы возможность совместить свою транспортную деятельность с выполнением более активных задач. Эту возможность совмещения задач японское командование использовало и в дальнейшем.

В целом же поход пяти подводных лодок японского флота со сверхмальыми лодками на борту к Гавайским островам знаменовал собой зарождение нового вида транспортной деятельности подводных лодок, который можно классифицировать как доставку или транспортировку сверхмальных подводных лодок в район их самостоятельных действий.

Чтобы существование этого вида деятельности подводных лодок не базировалось только на опыте операции против Пёрл-Харбора, необходимо остановиться на примерах более позднего периода.

* Имеется в виду налет японской авианосной авиации на Пёрл-Харбор, начавшийся 7 декабря в 7 ч 55 мин.

После того как разведывательный самолёт с японской подводной лодки «I-10», действовавшей в Индийском океане на подходах к Мадагаскару, обнаружил 30 мая 1942 г. на рейде у Диего-Суареса скопление транспортов, боевых кораблей и среди них один линейный корабль и крейсер, туда были направлены три подводные лодки («I-16», «I-18» и «I-20») со сверхмалыми лодками на борту. В ночь с 30 на 31 мая «I-16» и «I-20» подошли ко входу в залив и, находясь на расстоянии всего около 10 миль, спустили сверхмалые лодки*. Последние направились на внутренний рейд, атаковали наиболее крупный корабль противника и нанесли ему повреждения. Это был английский линейный корабль «Рэмиллис», который сразу же после атаки сверхмалых лодок вынужден был уйти с одним затопленным отсеком для срочного ремонта в Дурбан, куда и прибыл 3 июня. «I-16» и «I-20» ожидали возвращения сверхмалых лодок в районе выпуска до 2 июня, но они не возвратились, сверхмалые лодки

Другой случай транспортировки подводных лодок в ракеты произошел у побережья Австралии в тот же день, когда был атакован «Рэмиллис». Здесь роль перевозчиков выполнили подводные лодки «I-22», «I-24», «I-27» и «I-29». Получив сведения о том, что в Сиднее находятся линейный корабль, крейсер и другие американские корабли, лодки-транспортеры скрыто доставили сверхмалые лодки к Сиднею, спустили их и заняли позиции ожидания, а сверхмалые лодки направились к месту стоянки кораблей.

По данным американских источников, в гавань удалось проникнуть только трем лодкам. Одна из них выпустила торпеду, которая прошла мимо американских кораблей «Чикаго» и «Перкинс». Как утверждают американцы, лодка была потоплена артиллерийским огнем с крейсера «Чикаго». Другая лодка была потоплена кораблями охранения, а третья погибла от взрыва собственной торпеды во время выстрела.

Наконец, полезно привести еще некоторые случаи падения транспорта

В ноябре 1942 г. подводным лодкам-транспортерам «I-16», «I-20» и «I-24» было приказано принять в районе островов Трук сверхмалые лодки и доставить их к северному входу в пролив Индиспенсейбл. Отсюда сверхмалые

лодки должны были следовать к якорной стоянке у острова Гуадалканал и атаковать находившиеся там корабли.

15 ноября «I-16» и «I-20» доставили в назначенный пункт две сверхмалые лодки, которые потопили транспорт и эскадренный миноносец противника.

и эскадрений минноссы противника.

Эти же лодки совершили еще несколько подобных рейсов. Таким образом, после первой транспортировки сверхмалых лодок в район Пёрл-Харбора этот вид деятельности подводных лодок получил широкое распространение.

Одним из свидетельств того, насколько большую роль отводило японское командование использованию сверхмалых подводных лодок, служит тот факт, что японцы планировали строительство 1278 таких лодок (фактически было построено 438 *). Хотя часть этих лодок предполагалось доставить в районы их использования надводными судами, эта же задача возлагалась и на подводные лодки-транспортеры.

Дозаправка самолетов топливом в море Необходимость дозаправки самолетов топливом в море возникла сразу же после начала войны на Тихом океане.

Уже в январе 1942 г. кома́ндование соединенного флота Японии приняло решение о проведении повторного налета на Пёрл-Харбор. 16 января 1942 г. командующим 4-й и 6-й эскадрами подводных лодок и командующему 24-й воздушной армией была направлена радиограмма следующего содержания: «Разработайте детальные планы проведения в конце февраля ночных бомбового налета на Пёрл-Харбор (с дозаправкой самолетов с подводных лодок 6-й эскадры у атолла к западу от острова Оаху) с задачей нарушить работы противника по подъему и ремонту судов. В начале февраля 24-й воздушной армии будут приданы для выполнения этой задачи два самолета дальнего действия» **.

Выбор района, в котором можно было произвести дозаправку самолетов горючим, был поручен командиру подводной лодки «I-24», который доложил, что наиболее подходящим местом для этой цели является район у рифов Френч-Фригейт.

Разработанный проект плана операции предусматривал

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1952, № 8, p. 863.

** L a y t o n E. I. Rendezvous en Reverse, «U. S. Naval Institute Proceedings», 1953, № 5, p. 479.

три варианта действий самолетов с дозаправкой с подводных лодок, из которых был принят следующий.

Самолеты взлетают с острова Вотье (Маршалловы острова) и направляются к рифам Френч-Фригейт (1605 миль), где принимают дополнительное горючее с подводных лодок и летят к Пёрл-Харбору (482 мили), бомбят его и возвращаются на остров Вотье (1980 миль). Если потребуется, то самолеты могут на обратном пути вторично дозаправиться у рифов Френч-Фригейт или у острова Неккер (80 миль к востоку от рифов Френч-Фригейт).

В операции должны были принимать участие четырехмоторные летающие лодки дальнего действия, которые в это время проходили последние испытания в Йокосуке*. В качестве подводных лодок-дозаправщиков были выделены «I-15» и «I-19», а в качестве резервной — «I-26»**.

Ориентировочно операция была назначена на 2 марта, так как по прогнозу погоды в этот день на маршруте перелета ожидалась хорошая видимость. Японцы тщательно готовились к операции, отрабатывали передачу горючего с самолетов на подводные лодки в открытом море. Обучение экипажей подводных лодок передаче топлива на летающую лодку производилось на лодке «I-23», однотипной с выделенными для участия в операции. Выработанные при этом организационные и технические приемы были распространены на все лодки, участвовавшие в операции.

В начале февраля были уточнены детали плана «операции Ке» и издан приказ на операцию. Последний предусматривал двухкратный бомбовый налет. Первый налет был намечен на 1 марта, второй — на 6 марта. При этом обращалось внимание на то, что любые отсрочки вылетов затрудняют операцию, так как убывающая луна не будет обеспечивать достаточной видимости. Плохая погода также могла сорвать вылет. Но японцы имели в руках важный козырь: секретная служба могла расшифровывать американские метеокоды, перехватывать и читать сводки погоды, передаваемые на все лодки, участвовавшие в операции.

* Обращает на себя внимание то, что операция планировалась при готовности лишь двух гидросамолетов этого типа; поступление новых самолетов ожидалось только в июле — августе.

** Крейсерские лодки стандартного водоизмещения 1950 т с дальностью плавания (16-узловым ходом) 14—15 тысяч миль и автономностью около 90 суток (палубный ангар этих лодок был приспособлен для приемки 10 т горючего).

ваемые с баз на Гавайских островах, атолле Мидуэй и других.

В боевом приказе уточнялось местоположение, задачи каждой подводной лодки и способы действий. Подводным лодкам предписывалось в случае обнаружения у рифов Френч-Фригейт американских наблюдательных вышек или охраны всплыть и уничтожить их артиллерийским огнем. Подводная лодка «I-26» должна была нести охранение на некотором удалении от рифов, а «I-15» и «I-19» должны были войти в пролив между рифами для дозаправки лежащих лодок.

Лодка «I-23» должна была находиться в 10 милях к югу от Пёрл-Харбора и выполнять спасательные функции, а в случае необходимости произвести дозаправку гидросамолета. Наконец, согласно приказу лодкам следовало прибыть в район развертывания за день до налета, чтобы изучить метеорологические условия района и послать предупреждение в случае перемены погоды. В качестве дополнительной меры обеспечения двум подводным лодкам типа «RO» было приказано находиться в 300 милях к северо-востоку от острова Вотье на трассе следования гидросамолетов в качестве навигационных ориентиров.

Обе летающие лодки стартовали из Йокосуки 15 февраля и взяли курс на острова Джалаут. 19 февраля одна летающая лодка вылетела с острова Джалаут в район острова Кваджелейн, где производилась тренировочная дозаправка попеременно с подводных лодок «I-15», «I-19» и «I-26».

Позднее в тот же день японские разведывательные самолеты обнаружили и атаковали американские силы, находившиеся восточнее Рабаула. Адмирал Ямамото, опасаясь налета на базу своего флота на островах Трук, приказал всем имеющимся подводным лодкам, включая и те, которые готовились к «операции Ке», принять участие в поисках и нанесении удара по обнаруженным силам противника. В связи с этим подводные лодки смогли выйти к рифам Френч-Фригейт только в 5 ч 30 мин 2 марта, а день первого налета был перенесен на 3 марта*.

* Layton E. I. Rendezvous en Reverse. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1953, № 5, p. 481. (В книге М. Хасимото «Потопленные» последовательность событий выглядит иначе; настоящей работе принесены данные Лейтона, которые по ряду причин должны рассматриваться как более достоверные.)

Около 18 ч 30 мин 3 марта японские лодки, стоявшие на якорях у рифов Френч-Фригейт, были обнаружены своими гидросамолетами, которые совершили посадку и подпустили к ним с кормы. С подводных лодок подали концы с укрепленными на поплавках заправочными шлангами, которые и были подобраны экипажами летающих лодок. По сигналу «К заправке готов» на подводных лодках были включены компрессоры, начавшие подачу бензина. Вскоре в связи с усилением ветра и волнения дозаправка была временно прервана и летающие лодки отошли. Но затем, когда для уменьшения качки были заведены моторы, они снова подошли к подводным лодкам, и дозаправка возобновилась.

Приняв примерно по 11 500 л бензина, гидросамолеты отдали швартовы, вырулили на старт и, поднявшись в 21 ч 38 мин в воздух, взяли курс на Пёрл-Харбор.

Подводя итог операции, Хасимото пишет, что самолеты «атаковали Пёрл-Харбор, а затем благополучно возвратились на базу в Джалаут», но он умалчивает о том, что налет был совершенно безрезультатным*. Налет, намечавшийся на 6 марта, не состоялся.

Не исключена возможность, что некоторые читатели поспешат сделать вывод, что при таком исходе «операции Ке» вряд ли стоило останавливаться на ее планировании и подготовке. Но это неверно, так как даже самое общее ознакомление со всем, что произошло до взлета самолетов у рифов Френч-Фригейт, позволяет сделать по существу рассматриваемой нами проблеме ряд немаловажных замечаний.

В частности, обращает на себя внимание следующее:

1. В процессе планирования и подготовки операции были выявлены и проверены возможности использования самолетных ангаров на подводных лодках.
2. Для обеспечения передачи бензина и специальной подготовки подводников на подводные лодки были направлены авиамеханики.

* В официальной хронологии боевых действий американского флота во второй мировой войне по этому поводу содержится лишь лаконичная запись: «4 марта японские морские самолеты совершили Повреждений нет». (United States. Naval налет на остров Оаху. Повреждений нет. (United States. Naval Chronology, World War II. Washington, 1955, p. 21.)

3. Подводные лодки, несмотря на их временное отвлечение для поиска соединения противника, все же транспортную задачу выполнили успешно, и если налет не дал ожидаемых результатов, то это зависело не от подводных лодок, а от других причин, рассматривать которые здесь нецелесообразно.

4. В ходе операции подводные лодки выполнили не только транспортную функцию, но одновременно были готовы к поиску и атаке кораблей противника, к спасению и транспортировке своих летчиков и к выполнению задачи навигационного обеспечения самолетов в качестве радиомаяков.

5. Привлечение подводных лодок в качестве дозаправщиков топливом, которые можно было скрытно направить в любые пункты, облегчало командование выбор наиболее целесообразных вариантов развертывания и движения самолетов к объектам атаки.

6. Число подводных лодок, привлеченных к обеспечению налета двух летающих лодок, было излишне большим, но командование шло на это, по-видимому, потому, что, с одной стороны, придавало особое значение налету (явно преувеличивая его значение), а с другой — потому, что подобная операция проводилась в японском флоте впервые.

Таковы основные замечания по этой неудавшейся операции. На этом попытки использования лодок в качестве дозаправщиков топливом не закончились.

30 мая 1942 г. японское командование запланировало новую аналогичную операцию. На этот раз она намечалась с ограниченной целью — обеспечение дальнейшей разведки перед операцией по захвату атолла Мидуэй. Но район рифов Френч-Фригейт, намеченный для дозаправки, оказался не столь безопасным, как ранее, так как в нем патрулировали корабли американского флота и самолеты*. Это было установлено самими лодками-дозаправщиками, которые пытались к заданному сроку выйти в назначенное место. Касаясь этого эпизода, Лейтон пишет: «Вместо того

* По утверждению Лейтона, после мартовского налета на Пёрл-Харбор американцы установили, что самолеты получали дополнительное горючее у рифов Френч-Фригейт, и не только начали патрулирование в этом районе, но и поставили здесь минное заграждение. Японское командование при планировании повторной встречи лодок с самолетами в этом районе, по-видимому, не знало об этом.

Г л а в а VI

чтобы перенести место дозаправки к острову Неккер, японское командование вообще отменило операцию». Говоря далее о последствиях этого решения, Лейтон утверждает, что «если бы операция не была отменена, летающие лодки могли бы обнаружить и предупредить адмирала Ямамото об американских авианосных силах, направлявшихся тогда от Пёрл-Харбора к острову Мидуэй, а Ямамото, получив такое предупреждение, мог бы, по всей вероятности, избежать того поражения, которое он потерпел»*.

В августе 1942 г. японские подводные лодки, находясь у рифов Индиспенсейбл в 200 милях к югу от острова Гуадалканал, снабжали горючим летающие лодки, проводившие дальнюю разведку над Коралловым морем с целью получения данных о действиях американских военно-морских сил в этом районе.

В середине сентября в район острова Гуадалканал пришла подводная лодка «I-122». Примерно в течение недели она занималась здесь заправкой летающих лодок горючим. Последние вели разведку позиций противника на широком фронте, что давало возможность японским силам быть готовым к отражению внезапных атак.

В период морских боев в южной части Тихого океана подводная лодка «I-26» вела разведку в районах к югу от Соломоновых островов. Она вышла из базы на остров Трук 4 октября и возвратилась только 30 ноября. Находясь в районе Соломоновых островов, она в течение нескольких дней производила заправку горючим летающих лодок, действовавших с базы гидроавиации, расположенной на острове Шортленд. В ходе этих действий лодка наскошила на риф, но ей удалось сняться с него задним ходом после того, как она продула цистерны, хотя три нижних носовых торпедных аппарата были при этом выведены из строя. В другом случае эта лодка была атакована американским самолетом «B-17», однако повреждение оказалось незначительным.

Несмотря на частые разведывательные полеты летающих лодок противника в районе рифов Индиспенсейбл, подводная лодка «I-127» смогла 10 ноября заправить горючим свои летающие лодки. В период отступления соп-

* Layton E. I. Rendezvous en Reverse. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1953, № 5, p. 485.

Транспортная деятельность японских лодок

рова Гуадалканал в январе 1943 г. гидросамолеты все еще могли заправляться горючим у рифов Индиспенсейбл, но уже к началу февраля подводные лодки не могли больше выполнять подобных задач из-за участившихся воздушных атак противника.

Таким образом, японские подводники производили дозаправку самолетов топливом в море неоднократно и в различных условиях обстановки.

Снабжение изолированных островных гарнизонов

Наиболее распространенным видом транспортной деятельности подводных лодок японского флота было снабжение японских войск, находившихся на удаленных (изолированных) островах. Это было вызвано тем, что американцы в ходе операций против крупных островов, захваченных японцами в Тихом океане, обошли много мелких островов, удерживаемых противником, и ограничились лишь воздушными бомбардировками островных позиций. Тысячи японских солдат оказались изолированными и оторванными от внешнего мира на островах с весьма ограниченными ресурсами.

Особенно тяжелым было положение японцев на острове Гуадалканал. Командующий второй эскадрой эскадренных миноносцев, на которую была возложена задача снабжения острова, писал, что в адрес командования армии и флота почти ежедневно поступали сообщения о критическом положении на острове Гуадалканал и что к концу ноября все запасы продовольствия истощаются... Люди были вынуждены питаться дикими животными и растениями. Каждый находился на грани голода и смерти, количество больных возросло, но и здоровые люди обессилели*.

В такой обстановке, имея строжайшие указания главного командования и лично императора обеспечить доставку снабжения любой ценой, эскадренные миноносцы предпринимали неоднократные попытки доставить продовольствие блокированым гарнизонам. Несмотря на привлечение

* Tanaka Reizo and Pineau Roger. Japan's Loosing Struggle for Guadalcanal. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 7, p. 687—699.

соединений эскадренных миноносцев, доставка снабжения на них оказалась невозможной.

Рассматривая неудачи, авторы упомянутой статьи писали, что причинами их были:

- плохое руководство операциями, что порождало противоречивые распоряжения и установки;
- недостаточная подготовка экипажей кораблей, которые привлекались к выполнению задачи;
- отсутствие четкого единого планирования;
- неудовлетворительное взаимодействие авиации и флота;
- недооценка противника;
- отсутствие превосходства в воздухе.

Но главной причиной неудач, конечно, являлось то, что эскадренные миноносцы, хотя и стремились выходить в районе намеченного сбрасывания грузов ночью, но, как надводные корабли, не могли обеспечить ни скрытности выхода из базы, ни скрытности перехода морем, ни скрытности пребывания в районе выполнения задачи, и поэтому их регулярно обнаруживали и атаковали.

В этом отношении у подводных лодок были, несомненно, преимущества. Поэтому японское командование уже с конца октября 1942 г. одновременно с продолжением попыток доставки снабжения на эскадренных миноносцах начало все больше привлекать для этой же цели подводные лодки, которые ранее выполняли подобные задачи лишь эпизодически. Еще летом 1942 г. японские подводники начали проводить в базах тренировки по приемке и выгрузке различных видов снабжения. По этому поводу Хасимото пишет: «Мы были слишком заняты непрерывным проведением тренировок, крайне необходимых испытаний и исследований... В течение трех дней мы испробовали всевозможные варианты. Выстреливали рис в ящиках из-под печенья, но одна треть из них оказалась разбитой выступами внутри торпедных аппаратов, и содержащийся в них рис был рассеян по всему Токийскому заливу. Затем нам пришла мысль засыпать рис в резиновые контейнеры, которые устанавливались на палубе и крепились с помощью специальных приспособлений (бугелей). Крепления этих контейнеров отдавались изнутри лодки, находящейся в подводном положении. На конец, мы пробовали выстреливать

рис в деревянных пеналах торпедообразной формы, но пеналы разламывались, так же как разрывались мешки с рисом»*.

Однако, несмотря на это, к началу использования подводных лодок для снабжения войск на острове Гуадалканал никаких проверенных и обоснованных способов приемки грузов и их разгрузки выработано не было и фактически подводные лодки к решению этой задачи в техническом отношении были неподготовлены.

Частично поэтому, а главным образом в связи с возросшей активностью легких сил и особенно авиации противника на подходах к побережью острова Гуадалканал командование подводными силами и командиры подводных лодок пытались возражать против подобного использования подводных лодок, но их возражения были отклонены.

16 ноября решением командующего соединенным флотом Японии было установлено, что подводные лодки должны принимать продовольствие в порту Буин на острове Бугенвиль и, следя юго-западнее островов Нью-Джорджа, доставлять его в Каминпо на острове Гуадалканал.

План предусматривал ежедневный выход одной подводной лодки со снабжением. Если учсть, что переход от Бугенвилля до Каминпо и возвращение в Бугенвиль требовали около 7 суток, то можно предположить, что ежедневно в море находилось 7—8 подводных лодок.

Во избежание встреч подводных лодок со своими эскадренными миноносцами были установлены разграничительные линии, за которые они не должны были выходить.

В целях соблюдения скрытности лодки днем и ночью должны были идти в подводном положении, всплывая только на 4 часа для зарядки батарей. Подход к месту выгрузки, разгрузка и отход лодок назначались на темное время суток.

Чтобы обеспечить решение задачи, японское командование отозвало из различных районов Тихого и Индийского океанов и из вод Австралии несколько крейсерских лодок, с которых было снято по одному орудию с боекомплектом

* Мотицура Хасимото, Потопленные, стр. 87,

снарядов, а также почти все торпеды (было оставлено лишь две торпеды в аппаратах). Освободившиеся помещения и незаряженные торпедные аппараты были использованы для размещения грузов.

Первой подводной лодкой, доставившей снабжение на остров Гуадалканал, была подводная лодка «I-176», прошедшая еще в мае 1942 г. частичное переоборудование для транспортных целей. Во время одного из своих очередных походов 20 октября она торпедировала между островами Эспириту-Санто и Сан-Кристобаль американский крейсер «Честер».

После 12 декабря, когда было решено полностью отказаться от рискованного использования эскадренных миноносцев, единственным средством доставки снабжения на остров Гуадалканал остались подводные лодки.

Одновременно с этим на подводные лодки была возложена также задача скрытной доставки снабжения японским войскам, находившимся на Новой Гвинее в районе Буна, для чего было привлечено 11 подводных лодок.

По мере того как возрастило число походов подводных лодок с различными видами снабжения, техника перевозки грузов на лодки претерпела ряд изменений.

Вначале пакеты с рисом перевозились внутри лодки. Затем рис стали упаковывать в резиновые мешки, которые размещались на верхней палубе. Но так как мешки промокали, их заменили бочками. Если в назначенному месте выгрузки самой лодке было опасно всплыть, то команда лодки могла отдать крепления бочек, которые всплывали на поверхность, после чего подбирались японскими шлюпками или катерами и доставлялись по назначению.

В второй половине января у острова Гуадалканал использовались грузовые понтоны. Они напоминали собой высадочные суда с палубой и могли вмещать до 2 т груза. В качестве двигателя на них использовались подвешенные по бортам две торпеды, обеспечивавшие скорость движения до 3 узл. Радиус действия таких понтона достигал 3650 м. Управлялись эти понтоны одним человеком, который высаживался на один из них с подводной лодки, находившейся в подводном положении.

Намечался и другой способ снабжения гарнизона на острове Гуадалканал. Продовольствие предполагалось гру-

зить в специальную цистерну вместимостью до 50 т, которая буксировалась бы подводной лодкой и могла погружаться на глубину вслед за буксировщиком. Однако этот прием практического применения не нашел.

По мере того как японцы расширяли масштабы подводного снабжения, американцы усиливали противодействие, привлекая все новые силы и средства для борьбы с подводными транспортами. Обстановка для японских лодок, особенно на подходах к Каминпо, становилась все более и более сложной. Направления и районы подвоза снабжения японским войскам были до крайности ограничены и хорошо известны противнику, вследствие чего японские подводные лодки, несмотря на их способность действовать скрытно, встречали на подходах к пунктам выгрузки и передачи снабжения гарнизону столь же серьезное противодействие, как и японские эскадренные миноносцы.

Одним из примеров, показывающих возросшую трудность доставки снабжения в район Каминпо, может служить поход подводной лодки «I-1», состоявшийся в конце января 1943 г., подробно описанный в книге Хасимото*.

Здесь достаточно отметить, что лодка при подходе к месту разгрузки во время вечерних сумерек после первого же подъема перископа была атакована торпедным катером противника, выпустившим по лодке торпеды с дистанции около 10 каб. В преследовании и атаках этой подводной лодки приняли участие сторожевые корабли противника. На лодку была сброшена серия бомб. Лодка, потеряв управление, провалилась и коснулась грунта. Затем она всплыла и вела с противником артиллерийский бой, доходивший до ружейной перестрелки, во время которого потопила катер, но и сама получила новые серьезные повреждения от артиллерийского огня противника и от тарана. После этого лодка была посажена на мель. Оставшиеся в живых подводники сошли на берег. Позже лодка была подорвана.

Однако, несмотря на трудности и потери, доставка снабжения на подводных лодках гарнизону острова Гуадалканал и войскам на Новой Гвинее упорно продолжалась.

* Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 90—93.

В январе 1943 г. для этих целей использовалось около 20 подводных лодок, включая самые новейшие. Практически не было почти ни одного дня, чтобы на Гуадалканал не доставила снабжение хотя бы одна подводная лодка. Эти поставки производились вплоть до эвакуации японских войск с Гуадалканала, закончившейся 7 февраля 1943 г.

Конечно, уже на самом раннем этапе обострения борьбы за остров Гуадалканал было очевидно, что предотвратить падение этого плацдарма только одними усилиями подводных лодок невозможно. В конце концов в связи с общим изменением обстановки японцы эвакуировались с острова, а лодкам пришлось прекратить свои рейсы. Характерно, что со стороны американцев действия японских лодок получили относительно высокую оценку. Так, например, в книге, посвященной действиям подводных лодок флота США, американец Роско отмечает: «Японский подводный флот нес тяжелые потери, но подводные лодки до самого конца доставляли грузы на острова юго-западной части Тихого океана, проводили разведку в районе островов Рюкю и патрулировали у берегов Японии»*.

Правда, в ряде работ, вышедших в Японии, вся эта кампания по оказанию помощи войскам на острове Гуадалканал (известная под названием «Токио Соко Рэсса»), для проведения которой было привлечено 38 подводных лодок и около 60 эскадренных миноносцев, подвергнута резкой критике. Но к этой оценке придется вернуться несколько позже.

После эвакуации японцев с Гуадалканала снабжение войск на Новую Гвинею продолжалось, причем условия для действий подводных лодок, так же как и у острова Гуадалканал, становились все более и более сложными. Об этом убедительно говорят следующие факты.

19 марта 1943 г. подводная лодка «I-176» пришла с боеприпасами и продовольствием в район Лаэ и под покровом ночи вскрыла примерно в 400 м к западу от назначенного места выгрузки.

Командование береговой базы в Лаэ, с нетерпением ожидавшее подводную лодку, выслало для ее встречи

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 457.

десантные катера. Они подошли к борту лодки, и по приказу командира началась выгрузка груза. Команда была специально расписана для выполнения этой задачи, и работа шла организованно. Когда была выгружена половина груза, с берегового сигнального поста взвилось несколько ракет и началась непрерывная пулеметная стрельба. Командир отдал приказ о погружении, но лодку атаковали три средних бомбардировщика. Она получила тяжелые повреждения, и поэтому было принято решение выброситься на берег.

После того как личный состав устранил повреждения и передал оставшийся груз на десантные катера, лодка сошла с мели и, отразив две атаки американского самолета, 22 марта прибыла в Рабаул.

4 сентября 1943 г. в Лаэ (Новая Гвинея) пришла с грузами подводная лодка «I-177». Груз с лодки был переправлен на берег на двух лихтерах. На лодку было принято 18 тяжелораненых. Во время разгрузки и приема раненых лодку обстреливали с берега, занятого американцами. Быстро закончив прием раненых, она направилась в обратный путь. Обнаружив справа по борту торпедные катера, лодка погрузилась и, благополучно избежав преследования, ушла из этого района.

Следующим пунктом, куда требовалось доставить снабжение, была бухта Финш-Харбор, но из-за большой активности в этом районе американских самолетов подводной лодке «I-177» не удалось передать груз.

Как отмечает Хасимото, в этот период для перевозки снабжения на Новую Гвинею использовалось от трех до пяти подводных лодок, которые могли принимать по 40—50 т груза внутрь прочного корпуса и по 20—30 т на палубу. Лодки обычно выходили из Рабаула и следовали вдоль северного побережья Новой Британии в надводном положении. На вторые сутки в дневное время они погружались и продолжали движение в подводном положении до наступления темноты. Ночью лодки всплывали для зарядки батарей. На третий день похода за три часа до захода солнца начиналась подготовка к выгрузке снабжения. По прибытии в назначенное место лодки должны были передать на берег условный сигнал и по получении ответа всплыть для разгрузки, но не ранее чем через полчаса после захода солнца. К этому времени к ним должны были

подогти лихтера, на которые передавались грузы. При нормальном ходе событий лодки разгружались примерно за 20 минут, погружались и выходили в обратный путь. Примерно на седьмой день после выхода из базы лодки возвращались.

С конца октября 1943 г. ввиду усилившихся налетов американской авиации на Рабаул базирование подводных лодок здесь стало очень опасным и они начали отходить в другие базы. Вследствие этого походы со снабжением к побережью Новой Гвинеи стали проводиться все реже и реже.

Кроме доставки снабжения частям на Гуадалканале и Новой Гвинее, подводные лодки японского флота привлекались для этих целей и в других местах, где гарнизоны изолированных островов нуждались в помощи и где при сложившемся соотношении сил никакие другие средства (транспортные суда, боевые корабли и авиация) не могли успешно решать эти задачи.

Так, с февраля по март 1943 г. боевые подводные лодки «I-31», «I-168», «I-169» и «I-171» систематически доставляли грузы на острова Атту и Кыска. Одновременно с ними здесь же действовали и подводные лодки, частично переоборудованные для транспортных целей. В условиях исключительно суровой гидрометеорологической обстановки лодки (от 7 до 12 единиц) доставляли материалы для строительства и оборудования баз на этих островах вплоть до их захвата американцами.

Об успешности этих транспортных операций можно судить хотя бы по тому, что только три подводные лодки из общего числа лодок, действовавших в этом районе, сделали не менее 13 рейсов и в общей сложности доставили на остров Кыска 100 т продовольствия и 125 т снаряжения и боеприпасов и одновременно эвакуировали с острова Кыска на Курильские острова 820 человек.

В феврале 1944 г. в связи с уходом четырех подводных лодок (в том числе «RO-44») из базы на островах Трук им была поставлена задача принять продовольствие и табак и доставить их гарнизону на атолле Мили (Маршалловы острова). Грузы были приняты на палубу в специальные контейнеры. Одновременно с этим в отсеках внутри прочного корпуса лодки везли боеприпас для 25-мм пушек.

Но на переходе морем эти контейнеры начали обрываться и, несмотря на уменьшение скорости хода лодок, вскоре все были потеряны. Лодкам пришлось вернуться в базу, произвести необходимый ремонт и начать все сначала.

Большой интерес представляет доставка подводными лодками различных видов снабжения на остров Гуам летом 1944 г., после того как американцы начали активизировать действия против японских позиций в этом районе. Как повествует Хасимото, «подводные лодки «I-26», «I-45» и «I-55» вышли из Йокосука к Гуаму, имея на борту танки, пушки и боеприпасы (подчеркнуто нами.—Авт.). Однаждо до острова удалось дойти лишь одной «I-26». О подводной лодке «I-55» после выхода ее из Йокосука не поступило никаких известий, а лодка «I-45» вернулась в Йокосука после того, как крепление, державшее танк, ослабло, и он был смыт в море. Подводной лодке «I-26» удалось доставить танк на о. Гуам, блокированный противником. Достигнув места выгрузки, лодка, идя подводным ходом, коснулась грунта, а затем застряла в нем, казалось, на мертв... Дождавшись захода солнца, на лодке запустили двигатели, дали задний ход, и после некоторых усилий она снялась с мели и достигла перископной глубины... Выполнив свою задачу, подводная лодка «I-26» проскочила вражеские кордоны и возвратилась в Йокосука»*.

Не менее интересны обстоятельства, сложившиеся во время похода подводной лодки «I-165». В конце августа 1944 г. она была срочно направлена к острову Биак, который был полностью изолирован и частично оккупирован противником. В ее задачу входило осуществление связи с уцелевшими войсками на острове. В частности, она должна была эвакуировать командующего авиацией. Перед выходом в поход лодка приняла на борт продовольствие, боеприпасы, медикаменты и переносные электрофонари. Кроме того, на верхней палубе было укреплено 60 металлических бочек, в которых также находилось продовольствие, предназначение островным гарнизонам.

Когда остров уже ясно вырисовывался на горизонте, с лодки заметили 3 торпедных катера. Она успела погру-

* Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 136.
13—320

зяться, но катера начали сбрасывать бомбы. На глубине 98 м корпус лодки начал трещать. Командир немедленно подвсплыл до 90 м, продолжая уклоняться от преследования. Однако торпедные катера не отставали. Возможно, что находившиеся на верхней палубе лодки бочки отрывались и всплывали, выдавая тем самым ее местонахождение. Охота за лодкой продолжалась свыше суток. Командир принял решение освободиться от всех находившихся на верхней палубе бочек и попытаться уйти. Но и после того как лодка освободилась от бочек, противник продолжал забрасывать лодку глубинными бомбами. Она получила повреждение прочного корпуса в корме, и внутрь лодки начала поступать вода. Скопившуюся в электромоторном отсеке воду переносили ведрами в дизельный отсек, однако дифферент на корму продолжал расти. Температура в лодке поднялась до 65°С, а содержание кислорода в воздухе снизилось настолько, что стало трудно дышать. И только потому, что противник отказался от дальнейшего преследования, лодка получила возможность всплыть и возвратиться в базу.

Наконец, в материалах, относящихся к действиям японских подводных лодок, имеются сведения и о других случаях их использования для транспортировки различных грузов островным гарнизонам. С учетом этих фактических данных для целей настоящего исследования важно отметить следующее:

Во-первых, доставкой продовольствия, медикаментов, боеприпасов и других грузов (вплоть до танков и орудий) занимались подводные лодки: «I-1», «I-6», «I-16», «I-26», «I-31», «I-38», «I-45», «I-55», «I-117», «I-165», «I-168», «I-169», «I-171», «I-176», «I-177», «RO-31», «RO-33», «RO-44», «RO-101», «RO-102», «RO-103», «RO-104», «RO-105», «RO-109» и др.

Особенно интенсивны были перевозки в 1943 г. и 1944 гг., когда, по американским источникам, транспортировкой продовольствия для блокированных гарнизонов на изолированных Тихоокеанских островах было занято более одной трети японских подводных лодок*. К перевозкам продо-

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 410.

вольствия привлекались как лодки, оборудованные для транспортных целей, так и обычные боевые лодки.

Во-вторых, привлечение подводных лодок к перевозке грузов потребовало разработки техники приемки (погрузки) и передачи грузов.

В-третьих, имеющиеся материалы дают некоторое представление о нормах грузовместимости и грузоподъемности лодок. Выше уже говорилось, что отдельные японские лодки могли принять 40—50 т груза внутрь прочного корпуса и 20—30 т на палубу. Имеются также сведения о том, что лодка типа «I-1» за один рейс могла обеспечить гарнизон в 30 тысяч человек двухдневным запасом продовольствия*.

В-четвертых, этот вид транспортной деятельности был направлен на обеспечение частей сухопутной армии. По мере того как положение последних ухудшалось, главное командование армии предъявляло все новые и новые требования к флоту, который был вынужден либо выделять лодки ценой ограничения их использования для решения других задач (нанесения ударов по боевым кораблям, действий на морских сообщениях и т. д.), либо отклонять требования армии и вступать с ней в конфликт.

По свидетельству некоторых американских и японских авторов, дело доходило до того, что сухопутное командование собиралось начать строительство транспортных подводных лодок своими силами.

В отличие от всех других видов транспортной деятельности подводных лодок снабжение изолированных островных гарнизонов вызвало наиболее отрицательную оценку и со стороны иностранных обозревателей, и историков. Так, например, американский историк Джильберт Кант в апреле 1945 г. писал: «Японцы использовали подводные лодки по-прежнему неискусно для решения таких бесплодных (? — Авт.) задач, как доставка продовольствия и боеприпасов гарнизонам на Маршалловых островах и в юго-западной части Тихого океана. Никогда ни один большой флот современных подводных лодок не был использован так неправильно, как в Японии».

Примерно такая же точка зрения была высказана на стра-

* Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 90.

ницах шведского журнала. «Одно время думали, — сообщал журнал, — что относительно небольшой размер японского подводного флота и предполагавшаяся неспособность японских верфей покрывать их потери были причинами небольшого успеха японцев в области использования подводных лодок. Однако теперь выяснилось, что причины заключались совсем в другом, а именно: вместо того чтобы при менять подводные лодки в качестве оружия нападения, они (японцы) использовали их в виде транспортных судов и судов доставки снабжения для многочисленных гарнизонов на островах Тихого океана»*.

Однако в целом с мнениями, высказанными на страницах иностранных журналов, согласиться нельзя, так как в конкретно складывавшейся обстановке выбор подводных лодок в качестве средства скрытной транспортировки грузов был, безусловно, правильным. Факты показывают, что выделенные для этих целей подводные лодки, хотя и встречались с большими трудностями и несли потери, все же в какой-то мере снабжали гарнизоны изолированных островов до тех пор, пока японское командование не эвакуировало эти гарнизоны.

Надо учитывать, что японское командование, высаживая десанты на удаленные острова, рассчитывало на быструю победу Германии над Советским Союзом и на скорое окончание войны на Тихом океане и поэтому заселило на захваченные острова лишь ограниченное количество боеприпасов и снабжения. В действительности же произошло иначе — планы молниеносной победы гитлеровской Германии над Советским Союзом провалились, и война, в том числе и на Тихом океане, приняла затяжной характер. Как следствие этого, потребности японских гарнизонов в снабжении резко возросли и намного превысили транспортные возможности удовлетворения этих потребностей японскими подводными лодками. Можно без преувеличения сказать, что если бы даже на решение этой задачи были брошены все подводные лодки японского флота, то и тогда задача обеспечения японских войск на удаленных островах не могла бы быть решена полностью. Иначе говоря, задача снабжения японских гарнизонов на изоли-

* «Sveriges Flotta», 1947, № 8, S. 7.

рованных островах по своему масштабу оказалась для подводных лодок непосильной.

Кроме того, надо учсть еще два обстоятельства:

1. Американское командование, понимая важность срыва снабжения японских гарнизонов и располагая необходимыми силами, усилило борьбу против японских подводных лодок на подходах к изолированным островам, чем создало большие трудности для них.

2. Японские подводные лодки, использовавшиеся для доставки снабжения, так же как и все другие лодки японского флота, имели ряд серьезных технических недостатков. Они обладали большой шумностью, почти не имели современных средств гидроакустического и радиолокационного наблюдения, а потомунередко обнаруживали противника лишь тогда, когда он уже начал атаку лодки.

В приведенных выше критических оценках действий японских подводных лодок содержится упрек в том, что использование лодок для транспортных целей ограничило успех действий подводных лодок на морских сообщениях противника. Но такой подход к вопросу порочен, потому что нельзя противопоставлять один вид деятельности подводных лодок другому.

Можно утверждать, что и без привлечения подводных лодок к транспортировке грузов общий эффект боевых действий японских лодок на морских сообщениях не намного повысился бы, так как общее количество подводных лодок у японцев было сравнительно небольшим, а морские сообщения противника проходили очень далеко от районов базирования и достаточно активно защищались американским флотом.

Изложенное позволяет сделать заключение, что приведенные выше мнения о якобы бессмысленном использовании подводных лодок для снабжения гарнизонов поверхностны и тенденциозны. Привлечение лодок к транспортировке грузов — продовольствия, строительных материалов, боеприпасов и даже танков — диктовалось обстановкой и было, несомненно, оправдано. Что же касается ошибок, допущенных японским командованием в использовании подводных лодок вообще, то их следует рассматривать в неразрывной связи с общими промахами японского военного и морского командования, о чём будет сказано ниже.

**Скрытная
эвакуация
людей**

Как и подводные лодки всех других флотов, японские лодки неоднократно проводили скрытные эвакуации людей с островов и побережья, занятого противником.

Правда, опубликованные материалы пока еще не дают полной картины того, какие средства использовало японское командование для эвакуации японских гарнизонов с удаленных островов. Известно, что при эвакуации войск с острова Гуадалканал в январе 1943 г. использовались транспорты, совершившие около 30 рейсов, эскадренные миноносцы, вывезшие от 20 до 25 тысяч человек, и более мелкие корабли. Часть солдат и офицеров была эвакуирована на линейных кораблях, прикрывавших действия эска-дальных миноносцев и транспортов.

Подводные лодки выделялись в качестве резерва на случай, если эска-дальные миноносцы и транспорты не смогут полностью решить своих задач. Но обстановка заставила использовать и их, и они совершили около 40 походов, причем наряду с эвакуацией небольших групп солдат и офицеров вывезли также некоторое количество горючего и боеприпасов.

Активное участие принимали подводные лодки в эвакуации войск с острова Кыска. Решение об использовании лодок для этой цели было принято 19 мая 1943 г., после того как американцы высадились на остров Атту. К этому времени на Кыске находилось около 6000 человек личного состава армии и флота. Для их вывоза только на подводных лодках, находившихся в расположении командования 5-го флота, требовалось несколько месяцев. Походы лодок на остров Кыску начались 27 мая.

Чтобы обеспечить наибольшую скрытность, было решено совершенно отказаться от использования средств радиосвязи. А для того чтобы информировать командование гарнизона о планах эвакуации, во время одного из рейсов с острова Кыска на остров Парамушир было доставлено несколько офицеров, которых лично ознакомили с планами эвакуации, после чего они снова на подводной лодке были отправлены на остров Кыска. При подходе к берегу лодка встретилась с американским эска-дальным миноносцем и во время боя села на мель у южного побережья острова. С помощью солдат гарнизона ей удалось

Транспортная деятельность японских лодок

сняться с мели, но 22 июня она была потоплена. В связи с усилением блокады острова американскими кораблями рейсы подводных лодок с 23 июня были прекращены. Всего лодки совершили 12 походов и эвакуировали 800 человек*.

2 января 1944 г. подводной лодке «I-177», находившейся в Рабауле, была поставлена задача эвакуировать морем штаб 18-й японской армии и штаб 18-й военно-морской базы, окруженные противником на Новой Гвинее **. 3 января «I-177» вышла в море, а 6 января прибыла в назначенный район. После установления связи с эвакуируемыми лодка была готова к приему людей, но в это время появились торпедные катера противника и командир «I-177» решил срочно погрузиться. На следующее утро лодка снова подошла к условленному участку побережья, установила связь с берегом, но так же, как и накануне, появились катера противника и эвакуация людей не состоялась.

Лишь 8 января людей удалось принять на борт до того, как появились катера противника. Лодка срочно погрузилась на глубину 55 м и взяла курс на Маданг. С наступлением темноты она всплыла и дальше шла в надводном положении. Помимо этих случаев транспортировки людей, были и эпизодические эвакуации отдельных групп и лиц, которые проводились в период борьбы за Гуадалканал и в период борьбы американцев за освобождение Филиппин, а также на других этапах военных действий на Тихом океане.

Конечно, в эвакуации нуждались и тяжелораненые, и больные. Но, как отмечается в литературе, их было на-

* Masataka Chinaya. Mysterious Withdrawal from Kiska. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1958, № 2, p. 31—48. Как указывается в статье, ввиду дальнейшей нецелесообразности использования подводных лодок было решено провести очень рискованную операцию по эвакуации оставшихся 5200 человек на надводных кораблях под прикрытием тумана, появляющегося в этом районе. Такая операция была проведена. В ней приняли участие 2 крейсера и 10 эска-дальных миноносцев. Гарнизон был успешно эвакуирован, о чем американцы узнали только через два дня после того, как 16 сентября высадили на остров Кыска десант.

** Выход из окружения в Маданг был возможен и сухопутным путем через джунгли, но это требовало около двух месяцев и не гарантировало успеха.

столько много, что эвакуировать всех не представлялось возможным. Невозможно было эвакуировать и технический персонал, который не использовался на этих островах, в то время как Япония в нем остро нуждалась*. В первую очередь японцы стремились эвакуировать высшие военные чины и их штабы.

В период борьбы за Марианские острова (июль — август 1944 г.) в район острова Сайпан были направлены подводные лодки «I-10» и «I-38» с задачей эвакуировать командующего подводными силами и его штаб. Однако эвакуация не удалась.

В начале февраля 1945 г. японские лодки эвакуировали часть командного состава из Аппари (северное побережье острова Лусон). Однако дальнейшие попытки эвакуации из-за плохого обеспечения скрытности привели к тяжелым потерям. Американская разведка обнаружила активность подводных лодок в этом районе, и туда для усиления блокады были направлены американские подводные лодки. Одна из них — «Бэтфиш» — обнаружила и потопила японские лодки: 9 февраля — «I-41», 10 февраля — «RO-112» и 12 февраля — «RO-113».

Трансокеанские переходы со стратегическими грузами В предыдущих главах уже говорилось о том, что одним из видов транспортной деятельности подводных лодок германского и итальянского флотов в ходе второй мировой войны были перевозки стратегического сырья и особо дефицитного оборудования между Европой и Дальним Востоком. Упоминалось и о том, что на этой же трассе и для тех же целей использовались и подводные лодки японского флота.

Остается лишь пояснить, почему японское командование возложило подобные задачи на подводные лодки, и привести некоторые конкретные примеры. Хасимото по этому вопросу пишет: «Так как громадные территории, разделявшие Японию и Германию, считались вражескими, то единственным средством связи между этими двумя странами являлись подводные лодки...» **.

* «La Revue Nautique», 1947, № 66, р. 317.

** Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 70.

Это высказывание следует признать правильным, — так как в создавшейся обстановке использование надводных блокадопрорывателей между Германией и Японией оказалось почти невозможным.

Первая попытка совершить рейс из Японии в Европу была предпринята лодкой «I-30». После участия в операции против английских кораблей у острова Мадагаскар она пополнила топливо и необходимые запасы с японских вспомогательных крейсеров и направилась в Атлантику. 2 августа 1942 г. лодка пришла в Бискайский залив, где была встречена немецким тральщиком, и благополучно прибыла в Лориан. Получив дефицитное оборудование и чертежи, она вышла в обратный путь. Несмотря на длительность перехода и сложность гидрометеорологических условий, лодка в октябре благополучно достигла Сингапура. Но при выходе из базы для следования в Японию она подорвалась на английской мине и затонула. Часть экипажа погибла; много ценного груза, следовавшего из Германии, было потеряно.

Однако неудача не изменила взглядов на транспортные сообщения при помощи лодок.

В качестве другого примера можно назвать рейс «I-8». Она вышла из Пенанга 6 июля 1943 г. совместно с «I-10» и после пополнения с нее топлива самостоятельно направилась в Брест. Чтобы избежать встречи с кораблями и авиацией союзников в районе мыса Доброй Надежды, лодка обошла его на расстоянии около 300 миль. На борту лодки был размещен экипаж для укомплектования подводной лодки «RO-501», построенной в Германии для японского флота*, который должен был проходить практику на немецких лодках с целью изучения их методов атак. Кроме того, в качестве специального груза для Германии на лодку был принят хинин. Этот случай заметно выделяется среди других потому, что, помимо успешной передачи топлива в океане с «I-10» на «I-8», он продемонстрировал и хорошую организацию рандеву с немецкой подводной лодкой к югу от Азорских островов. Во время

* Надо учесть, что перевозка экипажа для лодки «RO-501» потребовала увеличить примерно в два раза запас продовольствия и воды на подводной лодке.

встречи с целью обезопасить дальнейший переход от внезапных атак авиации на «I-8» за 4 часа была передана и смонтирована германская радиолокационная станция (японская станция, оказавшаяся непригодной, была демонтирована). На подходах к Бресту «I-8» встретила немецкая авиация и эскадренные миноносцы. 5 сентября после контрольного обследования фарватеров она вошла в гавань и была поставлена в бетонное укрытие.

В середине сентября «I-8» вышла в обратный путь.* Перед выходом в Японию лодка приняла на борт новые двигатели и механизмы для торпед, 4-ствольные зенитные и авиационные (бортовые) пулеметы для истребителей. Общий вес грузов составил несколько сотен тонн. Редактор русского перевода книги М. Хасимото в специальном подстрочном примечании поставил эту цифру под сомнение. Чтобы подтвердить несостоятельность примечания, достаточно напомнить, что немецкие подводные лодки XIV серии при водоизмещении 1688/1932 т были рассчитаны на приемку 432 т груза (топливо), лодки XX серии при водоизмещении 2708/2962 т — на приемку 800 т груза (топливо), а итальянские транспортные лодки типа «Ромоло» при надводном водоизмещении 2072 т были в состоянии принимать до 610 т груза.

Кроме того, необходимо учитывать, что в целях увеличения грузоподъемности лодка была разгружена до предела и освобождена от излишних боеприпасов и других предметов снабжения, даже штатных, которые не были нужны в заокеанском транспортном походе, поэтому, конечно, она могла принять до 200 и более тонн груза. Такой большой груз не помешал ей принять на борт еще и 12 пассажиров для доставки в Японию.

На обратном пути в южном полушарии «I-8» была обнаружена и атакована глубинными бомбами с самолета и получила серьезные повреждения, но личный состав сумел провести необходимый ремонт, и в начале декабря

* Кратковременность стоянки в Бресте (10 суток) при необходимости частичной переборки механизмов после двухмесячного перехода и подготовки к длительному обратному переходу (около 60 суток) говорит о том, что лодке была поставлена задача доставить грузы, не считаясь с перенапряжением.

лодка на пределе своих возможностей дошла до Сингапура, а затем благополучно прибыла в Японию.

Правда, этот случай относительно благополучного двухстороннего перехода протяженностью в 30 тысяч миль был единственным. Но если учсть, что, кроме японских лодок, подобные же двухсторонние рейсы совершили несколько итальянских и немецких подводных лодок, а подводники всех трех стран «оси» благополучно завершили несколько рейсов в одном направлении*, то станет очевидно, что, несмотря на всю сложность оперативной обстановки и ряд технических трудностей, подобные операции были осуществимы даже на уровне техники 1943 г.

Это заключение остается в силе даже в том случае, если учсть неудачи и потери на этой трассе и, в частности, гибель «I-34», вышедшей 11 ноября из Сингапура в Германию с грузом каучука, олова, вольфрама и хинина (потоплена в пределах видимости острова Пенанг английской подводной лодкой), а также потерю «RO-501», вышедшей из Бреста в Японию**. Эти потери не могут влиять на правомерность сделанного выше заключения, потому что основной причиной гибели лодок была беспечность, проявленная их личным составом на переходе.

Спасательные действия японских подводных лодок и последующая транспортировка спасенных

Помимо эвакуации отдельных лиц и специальных групп с изолированных островов и с территорий, занятых противником, японские подводные лодки выполняли и задачи по спасению людей в море. Иногда это происходило попутно с выполнением основной задачи, а иногда с этой целью (спасения людей) лодки развертывались в районах заблаговременно. Были случаи, когда лодки специально направлялись в намеченные районы только для спасения людей. Для того чтобы дать представление об этой деятельности лодок, достаточно привести некоторые примеры.

* Из состава японского флота такой переход в Бискайский залив успешно совершила «I-29», вышедшая из Пенанга в начале ноября 1943 г.

** «RO-501» потоплена 13 мая 1944 г. американским эсминцем в Центральной Атлантике,

Как указывалось выше, уже 7 декабря 1941 г. подводным лодкам-транспортерам, доставившим сверхмалые лодки к Гавайским островам, была поставлена задача: ожидать их возвращения и в случае обнаружения спасти экипажи сверхмалых лодок, возвращавшихся после атаки кораблей в Пёрл-Харборе. В этом случае спасение людей было не попутной, а одной из частных задач, вытекавших из общей цели операции. Кроме того, некоторые лодки, развернутые на путях отхода ударной авиации, имели указания подобрать летчиков, если самолеты будут сбиты или вынуждены совершить посадку на воду.

Аналогичная задача была поставлена подводным лодкам при подготовке повторного налета на Пёрл-Харбор 3 марта 1942 г. Она также должна была решаться в общем плане обеспечения операции.

Примером попутного выполнения спасательных действий может служить случай, произошедший 8 декабря 1941 г., когда «I-124», возвращавшаяся из района Манилы после постановки мин, подобрала в море экипажи самолетов, потерпевших аварию во время налетов на Манилу.

В сентябре 1943 г. подводная лодка «RO-105» спасла экипаж самолета, совершившего вынужденную посадку в районе Соломоновых островов.

2 ноября 1943 г. подводные лодки «RO-104» и «RO-105» подобрали в районе острова Бугенвиль часть экипажа японского крейсера «Сэндай», а 6 ноября — экипажи нескольких потерпевших аварию самолетов.

В ночь с 25 на 26 ноября 1943 г. специальный экстренный выход совершила из Рабаула подводная лодка «I-177». Ей было приказано следовать полным ходом в район, находящийся в 90 милях к западу от мыса Сент-Джордж (Соломоновы острова), где кораблями противника были потоплены три японских эскадренных миноносца, эвакуировавшие войска с острова Бугенвиль в Рабаул, и принять меры к спасению людей. По прибытии в назначенное место лодка приступила к спасению пострадавших.

Всего было спасено более 227 человек. Иначе говоря, лодка приняла вдвое больше, чем при самой полной нагрузке перевозила на Корсику французская подводная лодка «Касабьянка», и больше, чем принимали на

Транспортная деятельность японских лодок

205

борт две самые большие подводные лодки американского флота («Наутилус» и «Нарвал»), о чём будет сказано ниже.

Для «I-177», имевшей стандартное водоизмещение 1500 т и экипаж 86 человек, даже в том случае, если часть его была оставлена в базе, эта нагрузка была совершенно невиданной.

Конечно, это не могло не сказаться на условиях размещения людей во внутренних помещениях лодки. По словам Хасимото, «практически людям в лодке трудно было пошевелиться». Когда лодка направилась обратно в Рабаул, ее обнаружили с помощью радиолокаторов вражеские самолеты, которыебросили на лодку две бомбы. Лодка срочно погрузилась. Давка внутри лодки была исключительная. Из-за страшной жары и запаха масла условия в лодке были невыносимыми, не хватало свежего воздуха, поэтому через 2 часа лодка вынуждена была всплыть и продолжать движение в надводном положении. На следующий день, т. е. 26 ноября, в 8 часов утра лодка прибыла в Рабаул и высадила спасенных.

Успешный исход похода «I-177» оказался возможным только потому, что обратный переход предельно перегруженной лодки был непродолжительным и проходил в темное время суток, а авиация противника в это время не проявляла особой активности.

Сразу же после высадки спасенных (26 ноября) «I-177» снова была направлена в тот же район для продолжения операции по спасению. О результатах второго выхода «I-177» сведений не имеется.

Наряду с этим были и такие случаи, когда японские подводные лодки отказывались от спасения людей. Так, 26 марта 1944 г. японская подводная лодка «I-8», имея полную возможность спасти экипаж потопленного ею датского судна «Тжисалак» (95 человек), отказалась сделать это и уничтожила его пулеметным огнем. 2 июля она же, потопив американское судно «Джин Николет», подобрала 96 человек из состава экипажа судна. Из них 60 человек были зверски убиты, а остальные в связи с объявлением на лодке тревоги были сброшены в море *

* С. Э. Морисон. Битва за Атлантику выиграна, стр. 264.

Транспортировки человекоуправляемых торпед

широко привлечены еще к одному виду деятельности — транспортировке на палубе человекоуправляемых торпед в районы стоянки кораблей противника, чаще всего находившихся на значительном удалении от японских баз, где они после отделения от лодки должны были действовать самостоятельно.

К этому новому средству нанесения удара японское командование обратилось под влиянием ряда причин. Прежде всего командование, несомненно, учитывало возможность создания и использования человекауправляемых торпед, подтвержденную опытом итальянского флота. После посещения Италии японской военной и военно-морской миссией в мае 1941 г. уверенность в эффективности этого вида оружия должна была еще более укрепиться. Японцы сконструировали свой собственный, в корне отличающийся от итальянского образец человекауправляемой торпеды, которую водитель должен был вести до самой цели*.

Однако, опасаясь слишком больших потерь в столь необходимых кадрах, а возможно, и обвинений в безрассудной посылке людей на гибель, морское командование настояло на том, чтобы в конструкцию торпеды было введено устройство, позволяющее водителю выбрасываться из торпеды на расстояния 45—50 м от цели. Фактически же ввиду исключительного фанатизма, который воспитывался у водителей человекауправляемых торпед, а в отдельных случаях из-за принятия ими саке они этими устройствами почти не пользовались.

Второй причиной, несомненно ускорившей принятие на вооружение и начало применения человекауправляемых торпед, был ограниченный практический успех сверхмалых подводных лодок в первый период войны, в связи с чем их применение, несмотря на сохранившиеся возможности скрытной транспортировки, на последующих этапах войны было резко ограничено.

* Чтобы поднять дух обреченных водителей и повлиять на их религиозные и патриотические чувства, торпеды этого типа были названы «Кайтенс», что означает «путь в рай».

Но самой главной причиной, побудившей японское командование ускорить создание человекауправляемых торпед и оборудовать для их транспортировки подводные лодки, было то, что, сознавая неизбежность полного поражения стран оси после Сталинграда и сражения на Курско-Орловской дуге, оно решило использовать все средства для того, чтобы попытаться нанести противнику по возможности наибольшие потери в корабельном составе и тем самым отсрочить военное поражение Японии.

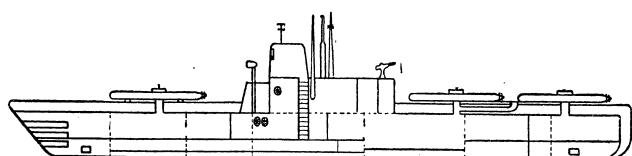


Рис. 14. Схема расположения человекауправляемых торпед на подводной лодке «I-54»

Так или иначе, примерно в феврале 1944 г. опытный образец человекауправляемой торпеды был санкционирован главным морским штабом к производству, а в ноябре того же года некоторые лодки уже имели человекауправляемые торпеды на вооружении.

Подводные лодки принимали по четыре — шесть человекауправляемых торпед. Для того чтобы разместить их, с лодок было снято артиллерийское вооружение, и фактически лодки, если не считать пулеметов, остались без средств самообороны.

Всего к транспортировке человекауправляемых торпед с ноября 1944 г. до конца войны было привлечено 11 подводных лодок различных типов, прошедших специальное переоборудование. Основные случаи деятельности этих лодок приводятся в табл. 3.

Опыт походов лодок с человекауправляемыми торпедами показал, что использование этого нового оружия против крупных кораблей противника не дало ожидаемых результатов.

Таблица 3

Основные случаи транспортировки человекоуправляемых торпед подводными лодками к базам и в районы сосредоточения кораблей США

Дата выхода в операцию	Подводные лодки, участвовавшие в операции	Районы доставки торпед	Дополнительные сведения
1944 г. Ноябрь	«I-36», «I-47»	о-ва Улити	Лодки вышли в назначенный район 19 ноября. Объектом атаки являлись корабли крупного авианосного соединения. Атаки были безрезультатны. 1 декабря лодки возвратились в Куре
То же	«I-37»	Проход Коссол (о-ва Палау)	Лодка не возвратилась и считается погибшей у о-ов Палау
Конец декабря То же	«I-36» «I-47»	о-ва Улити Холландия	Атаки были назначены на 11 января. Из всех лодок успешно выпустили человекоуправляемые торпеды «I-36», «I-47», «I-53» (только по две торпеды, остальные оказались неисправными) и «I-58». Подводная лодка «I-56», встретив сильную оборону, от выпуска торпед отказалась
“ “ “	«I-56» «I-53» «I-58»	о-ва Адмиралтейства о-ва Палау о. Гуам	
1945 г. Конец февраля	«I-368», «I-370», «I-44»	Подходы к о. Иводзима	Лодки вышли в район 22 февраля. 25 февраля «I-370» была потоплена, 26 февраля американский самолет потопил «I-368». «I-44» из-за угрозы эсминца вынуждена была прорыть в подводном положении около 46 часов. Содержание углекислоты в воздухе в помещениях лодки достигло 6%, лодка вынуждена была уйти, не выпустив ни одной торпеды
Начало марта	«I-58», «I-36»	Подходы к о. Иводзима	«I-58» перед самым выпуском торпед 8 марта было приказано немедленно следовать в другой район. «I-36» была возвращена в базу до выхода в назначенный район

Продолжение

Дата выхода в операцию	Подводные лодки, участвовавшие в операции	Районы доставки торпед	Дополнительные сведения
Конец марта — начало апреля	«I-47», «I-58», «I-56», «I-44»	Подходы к о. Окинава	«I-47» вышла из базы в конце марта. Из-за повреждений от атак возвратилась в Куре. «I-58» вышла из базы 2 апреля и в течение семи дней безуспешно пыталась проникнуть к стоянкам кораблей у Окинавы. 14 апреля ей было приказано начать действия на морских сообщениях в Тихом океане. «I-56» и «I-44» вышли из базы 3 апреля и не возвратились — предположительно, потоплены в районе Окинавы

В частности, попытка атаковать корабли США на хорошо охраняемых стоянках у островов Иводзима и Окинава оказалась совершенно неэффективной формой боевых действий. В связи с этим было принято решение использовать человекоуправляемые торпеды для атаки кораблей противника на переходах морем. В соответствии с этим решением подводные лодки были перестроены таким образом, что водители могли производить посадку в свои торпеды из подводной лодки, находившейся в подводном положении.

Некоторые походы с такими целями приводятся в табл. 4.

Кроме того, необходимо обратить внимание на следующее.

В качестве лодок — транспортеров человекоуправляемых торпед использовались только лодки большого водоизмещения: «I-36», «I-37», «I-44», «I-47» (стандартное водоизмещение 1950 т), «I-53», «I-56», «I-58» (стандартное водоизмещение 1636 т) и «I-363», «I-367», «I-368», «I-370» (стандартное водоизмещение 1470 т).

Подводные лодки при действиях против кораблей противника на стоянках и в базах использовались главным образом группами.

Походы подводных лодок с человекоуправляемыми торпедами проходили в исключительно сложных условиях. Противник к этому времени уже имел неоспоримое

Таблица 4

Походы подводных лодок с человекоуправляемыми торпедами для действий на морских сообщениях

Дата выхода в операцию	Подводные лодки, участвовавшие в операции	Дополнительные сведения
1945 г.		
12 апреля	«I-47»	Имела шесть человекоуправляемых торпед, выпустила четыре
20 апреля 5 мая	«I-36» «I-367»	То же Имела пять человекоуправляемых торпед, выпустила две. Потоплено два корабля
Май	«I-363»	Действовала между о. Окинава и о-вами Улита. Не найдя объектов атаки и не выпустив ни одной человекоуправляемой торпеды, лодка возвратилась в базу
6 июня — 30 июня	«I-36»	Действовала в районе Марианских о-вов. Выпущена лишь одна человекоуправляемая торпеда. Лодка возвратилась в базу
Июль	«I-58»	Действовала на линии о. Гуам — о. Лейте. Во время этого крейсерства 29 июля обычными торpedами были потоплен американский крейсер «Индиянаполис».
То же	«I-53»	Место и результаты крейсерства неизвестны

численное, а главное, и качественное превосходство в силах. На Тихом океане американцы, пользуясь радиолокационными средствами, могли обнаруживать вражеские лодки на большом расстоянии и в любое время суток, тогда как японские лодки из-за технического несовершенства их аппаратуры действовали вслепую. Но и в таких тяжелых условиях некоторые командиры лодок проявляли при оценке обстановки, принятии и проведении решений похвальную изобретательность и находчивость.

В частности, обнаружив патрулирующий самолет, командиры лодок старались определить периодичность его полета на данном маршруте и всплывать в такое время, когда присутствие самолета в районе движения лодки было менее вероятно.

Всеми лодками велось усиленное наблюдение за самолетами путем радиоперехвата их донесений.

Транспортная деятельность японских лодок

Все эти мероприятия способствовали обеспечению скрытности, но в сложившейся обстановке решающего влияния на успешность действий ужеказать не могли.

Для того чтобы представление об использовании японских подводных лодок в качестве транспортеров автономных боевых средств было полнее, необходимо напомнить также и о следующем.

10 января 1944 г. в японской военно-морской базе Сасэбо был сформирован 101-й особый диверсионно-разведывательный десантный отряд. Вслед за ним началось формирование аналогичных отрядов в Куре и еще одного отряда в Сасэбо. Эти «особые отряды S» предназначались для действий с подводных лодок. Но в отличие от широко известных способов высадки с подводных лодок с помощью надувных резиновых лодок японцы разработали технически новый прием, который состоял в том, что подводная лодка, следуя к назначенному месту высадки диверсионно-разведывательного отряда, доставляла на палубе в район высадки специальный самоходный катер.

Командир 101-го особого отряда М. Ямабэ писал: «Во время высадки в расположение противника десантники должны были почти одновременно с всплытием подводной лодки быстро выбраться через люк на открытую палубу, освободить крепления катера и задраинт отверстие в днище. После этого подводная лодка должна была погрузиться, а катер с десантниками — остаться на плаву. В это время требовалось снять с двигателя водонепроницаемый кожух, запустить двигатель, включить гребной винт и самостоятельно двигаться к берегу или нужному объекту».

Личный состав отряда прежде всего отрабатывал посадку на подводную лодку, затем действия во время ее погружения и всплытия и, наконец, посадку в катер для самостоятельного движения. Особых трудностей в этом деле не встретилось, и через несколько дней десантники уже могли в течение 5 мин. после всплытия подводной лодки подготовить катер для следования к объекту»*.

Добавим, что указанная тренировка происходила в японской базе на острове Сайпан на подводной лодке

* М. Ямабэ. Парашютисты японского флота. Перевод с японского. Издательство иностранной литературы, 1959, стр. 136.
14*

«I-43». Там же отрядом было получено и первое задание. Оно гласило: «Выйти из Рабаула, скрытно подойти ночью к острову Моно (Соломоновы острова), произвести высадку десанта и стремительным налетом уничтожить штаб противника, склады боеприпасов и горючего, самолеты...»*.

В начале февраля 1944 г. отряд, погрузившись частично (70 человек) на подводную лодку, а частично на моторное судно, под барабанный бой религиозной церемонии направился с острова Сайпан в Рабаул.

Однако по иронии судьбы в Рабаул прибыло только моторное судно, невзрачный вид которого, видимо, не привлек внимания противника. Что же касается подводной лодки «I-43», то она к назначенному времени в Рабаул не пришла. Поиски ее в других портах и базах, куда она могла бы зайти, результатов не дали, да и не могли дать, так как 15 февраля во время ее следования восточнее острова Гуам она была потоплена американской подводной лодкой**.

Однако, несмотря на то что первое задание осталось невыполненным, факт пригодности и готовности подводной лодки к подводной транспортировке высадочного санитарного катера на палубе лодки не вызывает никаких сомнений.

Дальнейшие потери подводных лодок ограничили возможности проведения подобных операций. Однако в июне 1944 г., когда американский флот начал высадку на остров Сайпан, японское командование вновь вернулось к аналогичному плану. Командиру 101-го особого отряда М. Ямабэ, находившемуся со своим отрядом на островах Трук, было приказано высадиться с подводной лодки на остров Сайпан, чтобы помочь гарнизону острова ликвидировать десант противника. Соответственно на острова Трук для переброски отряда пришла подводная лодка. Но в связи с тем, что японские подводные лодки, пытавшиеся атаковать корабли противника у острова Сайпан, понесли большие потери, выход лодки с диверсионно-разведывательным отрядом был отменен.

Таким образом, новая разновидность транспортного

использования подводных лодок оказалась на практике непроверенной.

Но вряд ли это может служить основанием для того, чтобы этот вид использования подводных лодок для транспортных целей оставить без внимания.

Несостоявшаяся операция против Панамского канала Особое место в использовании подводных лодок для переброски боевых средств занимает неосуществленный японским командованием план нанесения удара по Гатунским шлюзам Панамского канала. Этот план зародился в конце 1944 г. в то время, когда заканчивалось строительство самых крупных японских подводных лодок специального назначения — «I-400» и «I-401», рассчитанных на приемку трех торпедоносцев-бомбардировщиков со складывающимися крыльями.

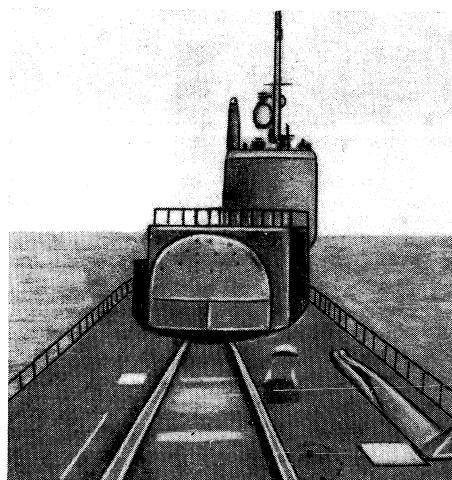


Рис. 15. Подводная лодка типа «I-400» с ангаром для самолетов

* М. Ямабэ. Парашютисты японского флота, стр. 141.

** Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 218.

Первая из них должна была вступить в строй в декабре 1944 г., вторая — в январе 1945 г.

Правда, расчеты показали, что атака канала шестью самолетами не гарантировала ожидаемого успеха. Поэтому было решено переоборудовать две лодки («I-13» и «I-14»), которые могли бы принимать по два самолета, что было сравнительно быстро сделано.

В основу плана операции была положена идея скрытной доставки на подводных лодках 10 самолетов (6 с торпедами и 4 — с бомбами) в район, где они должны были одновременно нанести два удара по Гатунским шлюзам Панамского канала с расчетом их полного разрушения.

Помимо непосредственного результата, на который рассчитывало японское командование, успешный внезапный налет мог дать и определенный моральный эффект, поскольку в течение всей войны территория США и других государств американского континента почти не подвергались ни артиллерийским, ни тем более бомбовым ударам*.

Если отбросить пока в сторону общую обстановку, в условиях которой должна была проводиться эта операция, и ее целесообразность в 1945 г., то можно утверждать, что она была вполне осуществимой. Дальность плавания подводных лодок типа «I-400», составлявшая 37 500 миль при 14-узловом ходе, позволяла не только совершить переход из Японии до Панамского канала и возвратиться в одну из японских баз без пополнения топлива, но и в течение длительного времени находиться на подходах к Панамскому каналу.

* Исключение составляют лишь несколько случаев обстрела японскими подводными лодками удаленных американских островов и один случай бомбардировки с воздуха в августе 1942 г., когда самолет с японской подводной лодки «I-25» совершил один дневной и один ночной налет на территорию США,бросив четыре зажигательные бомбы в лесах штата Орегон. Кроме того, с японских островов было выпущено по ветру через океан в сторону американского континента около 10 000 воздушных шаров с зажигательным веществом и небольшими бомбами. Около 900 таких шаров достигло цели, в связи с чем на территории штатов Вашингтон, Орегон и Калифорния возникло несколько пожаров и населению был причинен некоторый материальный ущерб.

Вполне достаточной была и дальность плавания подводных лодок «I-13» и «I-14», составлявшая при 16-узловом скорости хода 21 000 миль. Но для большей гарантии план предусматривал некоторое пополнение этих лодок топливом с «I-400» и «I-401». Таким образом, автономность лодок по топливу вполне обеспечивалась. Запасы продовольствия планировалось принять из расчета четырехмесячного похода.

Все это создавало предпосылки для успешного перехода на большое расстояние, длительного пребывания в назначеннем районе и надежной гарантии возвращения в базу. Однако обстановка сложилась так, что эти потенциальные возможности остались неиспользованными. В феврале 1945 г. лодки вступили в строй и были сведены в отдельный отряд особого назначения, но приступить к подготовке операции не удалось, так как самолеты, которые должны были поступить на вооружение лодок, еще не были готовы. Поэтому подготовку удалось начать лишь в конце апреля 1945 г. Вскоре после первых практических выходов «I-401» наскоцила на мину, получила повреждения, и операция была отложена на неопределенное время.

Кроме того, японцев постигла неудача и при подготовке самолетов. Во время тренировочного бомбометания по макетам шлюзов два самолета разбились.

Тем временем обстановка продолжала ухудшаться. Возникла острая необходимость в подводных лодках для нанесения ударов по авианосцам США, находившимся на якорных стоянках у островов Улити и у подмандатных островов. Было решено послать лодки «I-14» и «I-13» в Трук для проведения воздушной разведки в районе островов Улити.

15 июня обе лодки вышли из Оминато, а утром следующего дня лодка «I-13» была потоплена американским самолетом авианосной авиации. Подводная лодка «I-14» благополучно прибыла в Трук. Вслед за ней туда же были направлены лодки «I-400» и «I-401». Самолеты лодок «I-400» и «I-401» вначале должны были произвести налет на острова Улити, а затем участвовать в операции против Панамского канала.

Налет на Улити был запланирован на 25 августа. В начале августа подводные лодки «I-400» и «I-401» вышли из

Трука на выполнение этого задания, но 16 августа военные действия были прекращены *.

Несмотря на то что операция не состоялась, ее идея представляет некоторый теоретический интерес как попытка привлечь подводные лодки еще к одному виду транспортной деятельности, которая с технической точки зрения была тщательно подготовлена, проверена на учениях и не вызывала особых сомнений в успешности ее осуществления.

Несколько итоговых замечаний Многочисленные факты, изложенные выше, показывают, что использование подводных лодок для транспортных целей в японском флоте в период второй мировой войны было более многообразным, чем в любом другом флоте. В задачи, которые возлагались на них, входили:

- транспортировка сверхмалых подводных лодок;
- дозаправка самолетов топливом в море;
- снабжение войск на изолированных удаленных островах;
- скрытная эвакуация людей и материальных ценностей;
- трансокеанские перевозки стратегических грузов;
- спасение личного состава флота и авиации и его транспортировка в базы;
- транспортировка вооружения до танков включительно;
- транспортировка человекоуправляемых торпед;
- транспортировка самоходных десантно-высадочных катеров.

Кроме того, группа подводных лодок готовилась к транспортировке самолетов, предназначенных для нанесения удара по Панамскому каналу. Если учесть, что при этом две подводные лодки, выделенные для участия в операции («I-400» и «I-401»), предполагалось использовать для дозаправки в Тихом океане топливом двух других ло-

* В 1946 г. лодки «I-400» и «I-401» были отведены американцами в США.

док, выделенных для участия в этой же операции, то можно сказать, что японское командование достаточно ясно понимало и возможность использования подводных лодок для транспортировки и передачи топлива другим подводным лодкам, находящимся в море.

Дополнительным подтверждением готовности японцев к решению задачи снабжения лодок, находящихся в море, топливом служит то, что в ходе войны японцы перешли от приспособления для этих целей обычных лодок к строительству на основе измененного проекта лодок типа «I-400» специального подводного танкера «U-351», который при сравнительно больших общих размерах имел лишь четыре торпедных аппарата. Правда, об опыте его использования ни японцы, ни американцы, захватившие японские архивы, никаких сведений не опубликовали. Вполне возможно, что его не успели использовать по прямому назначению. Но это не меняет существа дела, так как лодка-танкер для решения тех же задач, которые ставились перед немецкими «дойными коровами», была создана. Если в Японии снабжение лодок топливом в море не приняло таких широких масштабов, как в немецком флоте, то это произошло прежде всего потому, что японские подводные лодки не вели такой систематической боевой деятельности на морских сообщениях противника в удаленных районах, как подводные лодки германского флота, и поэтому нужда в дополнительном топливе не была столь велика.

Иначе говоря, японское командование оценивало возможности использования подводных лодок для транспортных целей вполне реально.

Многие подводные лодки прошли дополнительное переоборудование. Строились подводные лодки, предназначенные для транспортных целей. Личный состав подводных лодок прошел необходимую специальную подготовку.

Однако, несмотря на все это, результаты использования подводных лодок для скрытного решения транспортных задач все же оказались ограниченными.

Основной причиной этого, несомненно, являлась общая несостоятельность, а точнее говоря — авантюризм в планировании войны японским политическим руководством и военным командованием, вследствие чего перед японским флотом и входившими в его состав подводными лодками

в борьбе против превосходящих сил США была поставлена непосильная задача. Это усугублялось тем, что общее руководство боевыми действиями японского флота было неудовлетворительным на протяжении всей войны, особенно после того, как Японией были утрачены временные преимущества внезапно напавшей стороны и американский флот, оправившись после поражения в Пёрл-Харборе и получив от промышленности большое количество новых кораблей и авиации, начал активизировать свои действия против Японии.

Неудовлетворительность руководства отразилась на общих результатах действий подводных лодок и, в частности, на результатах действий лодок, которые привлекались для транспортных целей. Если рассматривать эту деятельность лодок на протяжении всех четырех лет войны в целом, то надо прежде всего отметить ее недостаточную целеустремленность. Как показывают факты, лодки привлекались то для перевозки сверхмалых лодок, то для переброски снабжения, то для транспортировки человекауправляемых торпед и т. д. При этом скрытные транспортировки проводились в самых различных районах Тихоокеанского театра. При ограниченной численности подводных лодок такое их использование было не чем иным, как распылением сил, свидетельствующим о неспособности японского морского командования правильно определить главное направление.

На деле это приводило к тому, что задачи, которые ставились перед подводными силами флота и перед лодками, привлекавшимися к транспортной деятельности, оказывались непосильными и поэтому выполнялись лишь с ограниченным успехом.

Другой причиной ограниченных результатов использования лодок для транспортных целей являлось недостаточное обеспечение подводных лодок разведкой, в результате чего они сплошь и рядом на самой ответственной стадии выполнения задачи сталкивались с противником буквально «лицом к лицу».

Не менее важной причиной ограниченных успехов лодок было их техническое несовершенство и неудовлетворительное состояние средств технического наблюдения. Действительно, после того как один из бывших японских подвод-

ников, проплававший всю войну на лодках, обратился к нации с призывом: «Никогда впредь мы не должны вступать в войну, имея на вооружении лишь бамбуковые пики»*, а бывший начальник штаба соединенного флота императорской Японии С. Фукутому заявил, что плачевые результаты действий подводных лодок «в основном... можно объяснить низким качеством вооружения наших кораблей и несовершенством их конструкций»**, по этому поводу не может быть больших расхождений в мнениях.

Глубина погружения большинства японских подводных лодок была недостаточна. Техническое оборудование лодок было устаревшим, а электротехническое оборудование не отвечало современным требованиям.

Лодки, имевшие сравнительно большое водоизмещение и повышенную шумность в подводном положении, легко обнаруживались гидроакустическими и радиолокационными средствами противника. Попытки применить искусственные противорадиолокационные покрытия корпуса специальным слоем на каучуковой основе, а также уменьшить отражательную способность корпуса лодки путем наклона образующей рубки и другие подобные мероприятия значительных результатов не дали.

Гидроакустические средства оставляли желать много лучшего. Особенно неблагополучно было с радиолокационным оборудованием. Первые радиолокаторы поступили на вооружение лодок в середине июня 1944 г., а массовое их поступление началось только с января 1945 г. Но и радиолокаторы не вызвали у подводников никакого энтузиазма.

Характеризуя поход подводной лодки «I-58» с человекоуправляемыми торпедами в январе 1945 г., Хасимото пишет: «Впервые мы пользовались радиолокационной станцией обнаружения воздушных целей, но вскоре убедились, что она работала неважно»***. Да и такие станции обнаружения имели далеко не все подводные лодки.

Несовершенство подводных лодок ставило их в неблагодарное положение, так как они не имели возможности свое-

* Мотицура Хасимото. Потопленные, стр. 9.
** Там же, стр. 201.

*** Там же, стр. 153.

временно обнаруживать корабли и самолеты противника и уклоняться от них, используя свое основное свойство — скрытность.

Указанные недостатки, бесспорно, снижали эффективность применения подводных лодок Японией, поэтому при рассмотрении возможностей транспортного использования подводных лодок не следует забывать об общем состоянии и тактико-технических характеристиках подводных лодок данного флота.

Г л а в а VII

ТРАНСПОРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК АМЕРИКАНСКОГО ФЛОТА

7 декабря 1941 г. японский флот, еще до того как состоялось формальное объявление войны Соединенным Штатам, совершил внезапное нападение на главную базу американского тихоокеанского флота Пёрл-Харбор. В результате массированного налета японской авианосной авиации на Пёрл-Харбор в течение нескольких часов были потоплены четыре линейных корабля, минный заградитель и корабль-цель, серьезно повреждены и надолго выведены из строя четыре линейных корабля, три крейсера, три эскадренных миноносца, гидроавиатранспорт и ремонтная база. Серьезные повреждения получили береговые объекты. На аэродромах и в воздухе было уничтожено 188 армейских и морских самолетов американской авиации. Потери в личном составе флота, армии и морской пехоты составили: убитыми и пропавшими без вести — 2334 человека, ранеными — 1327 человек *.

В последующие дни японский флот, армия и авиация продолжали наносить удары по американским кораблям и береговым объектам, а японские десанты начали высадку на полуостров Батан и на восточное побережье полуострова Малакка.

В дальнейшем, пока еще сказывался фактор внезапности, японцы расширяли свои позиции как в районе южных морей, так и в центральной части Тихого океана и в районе Микронезии, развертывали новые военно-морские и авиационные базы.

* United States. Naval Chronology, World War II, p. 13.

временно обнаруживать корабли и самолеты противника и уклоняться от них, используя свое основное свойство — скрытность.

Указанные недостатки, бесспорно, снижали эффективность применения подводных лодок Японией, поэтому при рассмотрении возможностей транспортного использования подводных лодок не следует забывать об общем состоянии и тактико-технических характеристиках подводных лодок данного флота.

Г л а в а VII

ТРАНСПОРТНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК АМЕРИКАНСКОГО ФЛОТА

7 декабря 1941 г. японский флот, еще до того как состоялось формальное объявление войны Соединенным Штатам, совершил внезапное нападение на главную базу американского тихоокеанского флота Пёрл-Харбор. В результате массированного налета японской авианосной авиации на Пёрл-Харбор в течение нескольких часов были потоплены четыре линейных корабля, минный заградитель и корабль-цель, серьезно повреждены и надолго выведены из строя четыре линейных корабля, три крейсера, три эскадренных миноносца, гидроавиатранспорт и ремонтная база. Серьезные повреждения получили береговые объекты. На аэродромах и в воздухе было уничтожено 188 армейских и морских самолетов американской авиации. Потери в личном составе флота, армии и морской пехоты составили: убитыми и пропавшими без вести — 2334 человека, ранеными — 1327 человек*.

В последующие дни японский флот, армия и авиация продолжали наносить удары по американским кораблям и береговым объектам, а японские десанты начали высадку на полуостров Батан и на восточное побережье полуострова Малакка.

В дальнейшем, пока еще сказывался фактор внезапности, японцы расширяли свои позиции как в районе южных морей, так и в центральной части Тихого океана и в районе Микронезии, развертывали новые военно-морские и авиационные базы.

* United States. Naval Chronology, World War II, p. 13..

В результате безнаказанное плавание американских транспортов и переходы надводных боевых кораблей в этих районах стали практически невозможными.

Между тем события развивались так, что остатки американских сил на Филиппинах и на других островах с первых же дней стали нуждаться в подкреплениях, боеприпасах и горючем. Одновременно возникла необходимость эвакуации политических деятелей США, высшего командного состава армии и флота, штабов, личного состава и материальных ценностей.

В создавшихся условиях по существу единственным относительно надежным средством транспортировки могли явиться лишь подводные лодки.

Напомним, что к началу войны в составе американского флота числилось 111 подводных лодок, из них на Тихом океане — 73 *.

Значительная часть подводных лодок из этого числа была привлечена к решению транспортных задач уже на самых ранних этапах боевых действий. В течение длительного времени лодки высыпались в море для скрытного выполнения транспортных задач исключительно распорядительным порядком, и лишь на более поздних этапах боевых действий они стали использоваться на основе заранее разработанных планов.

В ходе войны транспортная деятельность подводных лодок американского флота была весьма многообразной, и по аналогии с транспортной деятельностью подводных лодок других флотов ее можно подразделить на ряд самостоятельных видов.

Для этой цели можно воспользоваться упомянутой выше книгой Т. Роско, в которой приведены основные случаи транспортной деятельности лодок и дан в качестве приложения перечень «специальных заданий», выполненных подводными лодками **.

* Основная часть их на правах самостоятельного соединения организационно входила в состав так называемых «Разведывательных сил» американского флота. Меньшая часть, около 15—18 лодок, входила в состав Азиатского флота. 20 сентября 1942 г. были сформированы подводные силы тихоокеанского флота США под единым командованием.

** Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 465—480. (При пользовании книгой необходимо учитывать, что данные этого перечня во многом расходятся с данными, приводимыми в тексте книги.)

Начальные грузопассажирские рейсы подводных лодок

Первой американской подводной лодкой, вышедшей в транспортный рейс, была «Сивулф». 16 января 1942 г. она приняла в порту Дарвин 37 т боеприпасов для зенитной артиллерии и направилась к острову Коррехидор. Днем лодка шла в подводном положении, а ночью всплывала.

Несмотря на то что японцы блокировали Филиппины, подводной лодке все же удалось пройти к острову Коррехидор необнаруженной. На подходах к пункту назначения лодка была встречена торпедным катером, который провел ее через минные поля у Коррехидора. Отправившись в обратный рейс, «Сивулф» приняла на борт 25 летчиков, 16 торпед, скрытно прошла через зону японской блокады и доставила все в Сурабаю.

Второй подводной лодкой, которая направилась на Филиппины, была «Траут». Она, так же как и «Сивулф», должна была доставить на Коррехидор боеприпасы. Лодка вышла из Пёрл-Харбора, зашла в базу на атолле Мидуэй, где пополнила запасы горючего, и оттуда, следуя севернее атолла Уэйк и острова Маркус, направилась в район Коррехидора, куда прибыла 3 февраля. Ввиду угрозы со стороны японской авиации «Траут» оставалась в подводном положении до наступления темноты. Когда стемнело, сторожевой катер вышел ей навстречу и провел через минные заграждения в порт, где в ту же ночь состоялась выгрузка боеприпасов, продовольствия и почты.

Ночью 4 февраля на борт подводной лодки были приняты 2 т золотых слитков и 18 т серебра в монетах и ценные бумаги (акции, документы). Перед рассветом «Траут» вышла в море, легла на грунт, чтобы укрыться от вражеской авиации, и оставалась здесь весь день. С наступлением темноты небольшое вспомогательное судно дополнительно доставило на лодку груз, состоявший из ценных бумаг.

После этого лодка погрузилась. 5 февраля вечером она вышла в море и взяла курс на юг, но, получив приказ патрулировать в Восточно-Китайском море, повернула на се-

* Sant G. America's Navy in World War II. New York, 1943, p. 109—110.

вер. Находясь в назначенному районе, она несколько раз атаковала транспорты противника, однако вскоре была отозвана в Пёрл-Харбор, куда и прибыла без происшествий.

Подводная лодка «Сидрэгон» прибыла в Коррехидор еще до выхода из него подводной лодки «Траут».

По-видимому, «Сидрэгон» также доставила боеприпасы для зенитной артиллерии. При уходе с Коррехидора она приняла на борт 19 специалистов отряда радиоразведки, трех морских офицеров, 23 торпеды, около 1,5 т радиооборудования и 2 т запасных частей для подводных лодок. Все это в сохранности было доставлено в Сурабаю.

14 февраля подводная лодка «Саргоу» доставила на остров Минданао боеприпасы* и эвакуировала 24 военнослужащих.

19 февраля подводная лодка «Сордфиш» приняла в Коррехидоре на борт президента Филиппин Квезона и 9 сопровождавших его лиц и скрытно доставила их на остров вождя их лица и скрытно доставила их на остров Панай (Филиппины), где они сели на бомбардировщик и вылетели в Австралию.

Таким образом, уже на самом раннем этапе военных действий подводные лодки американского флота, пока еще не проявившие себя в борьбе на морских сообщениях противника, начали сравнительно широко использоватьсь в качестве средства, обеспечивающего скрытную переброску людей и грузов в условиях временного превосходства противника в надводных кораблях и авиации. Что же касается объектов транспортировки, то, как видно из первых же случаев, описанных выше, ими являлись: боеприпасы, продовольствие, военнослужащие, гражданские лица, почта, запасные части для подводных лодок и т. д.

Почти все подводные лодки фактически совмещали решение нескольких задач (доставка боеприпасов + эвакуация людей, доставка боеприпасов + эвакуация ценностей + действия против судоходства и т. п.). Более полное представление о характере грузовых перевозок на остров Коррехидор дает табл. 5.

* В русском переводе книги Т. Роско указывается, что было доставлено один миллион снарядов калибра 30 мм, но эти цифры вызывают сомнение, так как, во-первых, в американском флоте периода войны не было орудий калибром 30 мм, и, во-вторых, если принять вес такого снаряда равным 0,5 кг, то вес боеприпаса составит 500 т, что совершенно нереально.—Авт.

Таблица 5
Доставка грузов на остров Коррехидор

Дата выхода в море	Название подводной лодки	Груз	Дополнительные сведения
1942 г. 28 февраля	«Пермит»	Боеприпасы	Эвакуирован 51 человек из личного состава флота и доставлены 3 торпеды во Фримантл
6 апреля	«Сидрэгон»	Продовольствие (34 т)	Для того чтобы принять груз, с лодки были выгружены 12 торпед и 250 трехдюймовых артиллерийских снарядов. Передача продовольствия через час после начала была прекращена. Лодка взяла на борт 30 пассажиров и ушла во Фримантл
9 апреля	«Сейлфиш»	Продовольствие (46 т)	Передано на спасательное судно только 20 т. Принято на борт 27 офицеров и матросов для доставки во Фримантл
10 апреля	«Сордфиш»	Продовольствие (40 т)	Не доставлено ввиду невозможности разгрузки на о. Коррехидор
10 апреля	«Сирейви»	1500 снарядов калибра 76,2 мм	Не доставлено ввиду невозможности разгрузки на о. Коррехидор. На обратном пути получила задание снять 33 человека с о. Тимор. Эта задача была выполнена
22 апреля	«Сейлфиш»	1856 снарядов калибра 16,2 мм	Груз не доставлен ввиду невозможности разгрузки на о. Коррехидор

Оценивая значение этих специальных походов подводных лодок, Т. Роско не без некоторого преувеличения пишет: «Армия не смогла бы продержаться в течение четырех месяцев на Батане, если бы флот не стоял у Коррехидора, а последний нельзя было бы удержать без помощи подводных лодок»*.

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 66.

Не менее важную роль сыграли подводные лодки на начальном этапе войны как средство скрытной эвакуации людей.

Отбор эвакуируемых проводился прежде всего по политическим признакам. Как отмечает американский историк и публицист Флетчер Пратт, подводные лодки были использованы для эвакуации людей, которых небезопасно было оставлять в руках японцев*.

Выше уже указывалось, что одним из первых с Филиппин был эвакуирован президент Кузон. 24 февраля 1942 г. подводная лодка «Сордфиш» эвакуировала американского комиссара на Филиппинах, 12 сопровождавших его лиц и 5 военнослужащих.

Другой группой лиц, которые эвакуировались или должны были эвакуироваться на подводных лодках, являлись высшие чины американской армии и флота и их союзные коллеги.

В частности, например, для эвакуации генерала Макартура была специально выделена и направлена в Коррехидор подводная лодка «Пермит». В действительности на ней были отправлены лишь документы и несколько офицеров штаба, а сам Макартур эвакуировался на торпедном катере и 17 марта прибыл в Австралию.

Чтобы не возвращаться к этому виду транспортной деятельности американских подводных лодок, приведем самые краткие сведения о некоторых случаях эвакуации на более поздних этапах боевых действий на Тихом океане, сведенных в табл. 6**.

К приведенным данным по использованию подводных лодок для эвакуации людей необходимо добавить, что, помимо выполнения специальных задач по эвакуации, лодки неоднократно решали эти же задачи после скрытной доставки грузов или высадки диверсионно-разведывательных групп и т. д., т. е. попутно с выполнением других задач.

* Pratt Fletcher. The Navy's War. New York, 1944.

** Более подробные данные см. в книге Т. Роско «Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне», а также в книге Соре Н. и Кариг В. «Battle Submerged. Submarine Fighters of World War II», New York, 1951, p. 29—43.

Таблица 6
Эвакуация военнослужащих и гражданских лиц

Дата	Название лодки	Откуда эвакуировались	Число эвакуируемых
1942 г.	«Спирфиш»	о. Коррехидор	25 человек (офицеры и медсестры)
	«Порпес»	о. Джуджон	5 человек (экипаж самолета)
	«Наутилус»	о. Бугенвиль	29 человек (плленные, бежавшие из лагеря)
1943 г.	«Грейбек»	о. Рендова	6 человек (экипаж подбитого самолета)
	«Гаджон»	о. Тимор	28 человек
	«Этоу»	о. Теоп (Соломоновы о-ва)	51 человек
1944 г.	«Траут»	о. Минданао	5 человек (офицеры)
	«Кэбрилла»	о. Негрос	4 человека (офицеры)
	«Нарвал»	о. Минданао	9 человек
1945 г.	«Энглер»	о. Панай	58 человек
	«Кревалле»	о. Негрос	48 человек
	«Хардер»	о. Борнео	6 человек
29 сентября	«Нарвал»	о. Минданао	81 человек (военнопленные)
	«Ганнел»	о. Палаван	11 человек (летчики), одновременно выгрузила оружие, боеприпасы, продовольствие и медикаменты для партизан
			19 человек, одновременно выгрузила оружие, боеприпасы, продовольствие и медикаменты для партизан
5 декабря	«Хейк»	о. Панай	
3 августа	«Кайман»	о. Целебес	Группа агентов

Необходимо также отметить, что, во-первых, подводные лодки, выполнившие задачи эвакуации, не требовали никаких конструктивных переделок и поэтому подобные задачи можно было ставить любой лодке, находящейся в готовности к выходу в море, и, во-вторых, подводные лодки, приняв на борт эвакуируемых (конечно, ограниченное число), не теряли своих боевых качеств и сохраняли возможность атаки кораблей противника.

Высадка диверсионно-разведывательных групп и доставка грузов Захват японцами Филиппин и ряда других американских позиций в районе южных морей и Микронезии привел к серьезным изменениям в оперативно-стратегической обстановке на театре.

Расширив систему базирования своего флота и авиации, японцы получили возможность контролировать обширные районы. В связи с этим возможности США по поддержанию связи с отдельными островными гарнизонами, которые пока еще удерживали свои позиции, и особенно с разведывательными и диверсионными группами, оставшимися на островах, занятых противником, сократились.

В такой обстановке роль подводных лодок как средства, которое могло сравнительно надежно обеспечить выполнение транспортных задач, стала еще более очевидной.

Общий характер этого вида деятельности подводных лодок достаточно хорошо виден из табл. 7, в которую включены лишь наиболее характерные походы*.

В дополнение к этой таблице следует привести еще один пример. Речь идет о специальном походе подводной лодки «Эмберджеек» в октябре 1942 г. Это была новая торпедная лодка, вступившая в строй уже после начала войны.

На переходе в Перл-Харбор она получила приказ следовать в американскую маневренную базу на островах Новые Гебриды. К этому времени положение на острове Гуадалканал усложнилось. Американская морская пехота прилагала все усилия, чтобы удержаться на острове, самолетам не хватало горючего, а танкеры не могли прорваться

* Более подробный перечень см. в приложениях к книге Т. Роско «Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне».

Транспортная деятельность американских лодок

Таблица 7

Походы подводных лодок с задачами высадки диверсионно-разведывательных групп (специальных агентов) и переброски грузов

Дата выполнения задачи	Название подводной лодки	Место высадки (выгрузки)	Состав высаженных групп	Количество и характеристика выгруженных грузов и некоторые дополнительные сведения
1942 г. 11 августа	«Финбэк»	о. Танага (Алеутские о-ва)	Гидрографическая партия	Произведен промежуточный
1943 г. Начало января	«Сирейви»	о. Серам	7 агентов и 1 офицер	После высадки направилась в район патрулирования
14 января	«Гаджон»	о. Негрос	6 человек	1 т спецоборудования
1—2 марта	«Тэмбэр»	о. Минданао	Офицер с группой	50 000 патронов 7,62-мм, 20 000 патронов 11,43-мм
29 апреля	«Гэтоу»	о. Теоп (Соломоновы о-ва)	16 разведчиков	
30 апреля	«Гаджон»	о. Панай (Филиппины)	4 человека (военнослужащие)	З т оборудования. Одновременно эвакуированы 2 человека
25 мая	«Траут»	о. Басилан (Филиппины)	7 агентов	2 т
12 июня	«Траут»	о. Минданао	5 человек (военнослужащие)	6000 патронов 7,62-мм, 2000 патронов 11,43-мм. Одновременно эвакуировано 5 офицеров
9 июля	«Трешер»	о. Негрос	4 человека (диверсионная группа)	2265 кг, 20 000 патронов 7,62-мм, 20 000 патронов 11,43-мм
31 июля	«Гардфиш»	о. Бугенвиль	Топографическая партия	

Глава VII

Продолжение

Дата выполнения задачи	Название подводной лодки	Место высадки (выгрузки)	Состав высаженных групп	Количество и характер выгруженных грузов и некоторые дополнительные сведения
28—29 сентября	«Групер»	о. Новая Британия	46 человек (военно-служащие)	1362 кг. Одновременно эвакуирован один человек
6 октября 13 ноября	«Кингфиш» «Нарвал»	о. Борнео о. Минданао	6 агентов Две разведывательные группы	2265 кг 46 т
15 ноября	«Нарвал»	о. Минданао		46 т. Одновременно эвакуировано 32 человека
2 декабря	«Нарвал»	о. Минданао	11 военно-служащих	90 т боеприпасов и других грузов. Одновременно эвакуировано 8 агентов
1944 г.				2 т оборудования
20 января	«Тиноса»	о. Борнео	Группа агентов	45 т боеприпасов и других грузов. Одновременно эвакуировано 6 человек
5 февраля	«Нарвал»	Филиппины		45 т. Одновременно эвакуировано 28 человек
7 февраля	«Нарвал»	о. Негрос		70 т боеприпасов и других грузов. Одновременно эвакуировано 28 человек
2 марта	«Нарвал»	о. Минданао		
5 июня 7 августа Середина августа	«Наутилус» «Сивулф» «Борфиш»	о. Минданао о. Палаван о. Яп	1 человек 6 человек Боевые пловцы*	98 т 10 т

* Интересные подробности об этом походе приведены в книге Ф. Д. Фэйн и Д. Мур «Боевые пловцы». Сокращенный перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1958, стр. 162—166.

Транспортная деятельность американских лодок

231

Продолжение

Дата выполнения задачи	Название подводной лодки	Место высадки (выгрузки)	Состав высаженных групп	Количество и характер выгруженных грузов и некоторые дополнительные сведения
31 августа	«Редфиш»	о. Палаван		Боеприпасы. Одновременно эвакуировано 17 человек, включая 8 человек, спасшихся с американской подводной лодки «Флайер»
15 сентября	«Стингрей»	о. Маджоу (Молуккское море)	Группа воздушного оповещения (9 человек)	
22 сентября	«Нарвал»	о. Минданао	45 человек	35 т
25 сентября	«Наутилус»	о. Себу (Филиппины)		65 т груза, 20 бочек бензина и 20 бочек нефти
27 сентября	«Нарвал»	о. Минданао	3 человека	20 т
27 сентября	«Стингрей»	о. Лусон		35 т
30 сентября	«Наутилус»	о. Панай		40 т. Одновременно эвакуировано 47 человек
19 октября	«Нарвал»	о. Негрос	37 человек	60 т. Одновременно эвакуировано 20 женщин и детей
27 октября	«Наутилус»	о. Лусон	12 человек	20 т. Одновременно выполнено задание по уничтожению севшего в Южно-Китайском море на мель подводной лодки «Дартэр»
3 ноября	«Спроу»	о. Лусон	16 человек	17 т. Подобранны 4 человека
23 ноября	«Гар»	о. Лусон	16 человек	25 т. Одновременно принятые документы
1945 г.				
20 января	«Наутилус»	о. Минданао		45 т. Эвакуирован армейский офицер

Г л а в а VII

Продолжение

Дата выполнения задачи	Название подводной лодки	Место высадки (выгрузки)	Состав высаженных групп	Количество и характер выгруженных грузов и некоторые дополнительные сведения
4—6 февраля	«Парго»	о. Будин-Айленд (Парасельские о-ва)	Диверсионная группа	Группа по выполнению задания принята обратно
14—16 марта	«Рок»	о. Ломбок (Зондские о-ва)	4 радиста	1360 кг
20—22 марта 15—16 апреля	«Перч 2» «Борфиш»	о. Борнео Французский Индо-Китай	12 человек 2 диверсанта	После того как было минировано железнодорожное полотно, диверсанты снова были приняты на лодку Одновременно уничтожена орудийным огнем радиостанция на о-вах Тамбелан (Южно-Китайское море)
9—11 августа	«Хокбигл»	Остров в Южно-Китайском море	Диверсионная группа	

к острову *. После прихода в Эспириту-Санто командиру лодки было приказано принять 9000 галлонов ** авиационного бензина, двести 100-фунтовых бомб и 15 летчиков для доставки на Гуадалканал. Когда лодка была почти уже у пункта назначения, ей было передано распоряжение идти в Тулаги. По-видимому, у командования появились опасения, что в случае захвата японцами аэродрома на острове груз попадет в руки противника.

* На подходах к острову Гуадалканал были развернуты два соединения — 17 японских подводных лодок. Их действия к моменту описанного похода уже дали ощущимые результаты: 31 августа «I-26» ссыпалась и нанесла повреждения авианосцу «Саратога», 6 сентября торпедировала и нанесла повреждения авианосцу «Хорнет», 15 сентября «I-11» безуспешно атаковала авианосец «Корнет», 15 сентября «I-19» потопила авианосец «Уосп», повредила линейный корабль «Норт Каролина» и эскадренный миноносец «О'Брайен», 20 октября «I-176» торпедировала и повредила крейсер «Честер».

** Галлон — мера жидкостей и сыпучих тел, равная в Англии 4,5 л, в США — 3,8 л.

Транспортная деятельность американских лодок

Утром 25 октября командир лодки обнаружил буксир, а затем японские миноносцы, которые, следуя 30-узловым ходом, открыли огонь по позициям морской пехоты на Гуадалканале. После захода солнца лодка «Эмберджек» вошла в гавань Тулаги и, разгрузившись, вышла в Брисбен.

В литературе нет никаких данных о том, куда принимали бензин на «Эмберджек». Но судя по тому, что лодка числилась обычной боевой лодкой, есть основания предполагать, что бензин был принят непосредственно в цистерны лодки.

Для более полной характеристики этого вида транспортной деятельности подводных лодок приведем некоторые суммарные данные. Начиная с 5 марта 1943 г. в различных пунктах центральной и южной части Филиппин почти каждые шесть недель высаживались диверсионно-разведывательные группы, имевшие с собой около 2 т груза. Одновременно производилась эвакуация жителей, военнослужащих и доставка небольших партий грузов.

Как это видно из американских источников, с января 1943 г., по-видимому, до октября 1944 г. 18 подводных лодок сделали 39 переходов для снабжения и эвакуации Филиппин. В ходе этих рейсов было высажено 327 и эвакуировано 466 человек, выгружено на берег 1325 т грузов.

Рассматривая этот вид деятельности подводных лодок американского флота, необходимо отметить следующее:

1. К высадке диверсионно-разведывательных групп и доставке грузов было привлечено более 40 подводных лодок различных типов. Все они относились к обычным типам боевых подводных лодок и использовались для транспортных целей без существенных переделок *.

2. Большинство подводных лодок решало задачи высадки диверсионно-разведывательных групп одновременно с выполнением своих основных задач (действия на морских сообщениях противника, постановка мин и обстрел береговых объектов).

3. В процессе транспортного использования подводных лодок перебрасывались самые различные (по характеру и по количеству) грузы, например, боеприпасы (45-мм, 50-мм, 76-мм), торпеды, запасные части для механизмов подводных

* Исключение составляют лишь три подводные лодки типа «Барракуда», с которых была снята часть штатного вооружения, а в одном из носовых отсеков был сделан специальный люк для приемки грузов.

лодок, радиооборудование, продовольствие, авиационный бензин и т. п., а также самые различные контингенты людей. **Никаких стандартов или норм загрузки лодок, по-видимому, не существовало, все определялось конкретными условиями обстановки.** В некоторых случаях перевозилось до 70 000 снарядов (подводная лодка «Тэмбор») или от 70 до 98 т смешанных грузов (подводные лодки «Нарвал» и «Наутилус») или 40—45 т груза и до 30 человек и т. д.

Численность людей, перебрасывавшихся на подводных лодках за один рейс, также была непостоянной и колебалась от одного до 40—50 человек (при наличии на лодках грузов).

4. Сравнительно частое использование подводных лодок для высадки диверсионно-разведывательных и в том числе топографических групп было вызвано тем, что американцы плохо знали навигационно-гидрографическую обстановку в районах предстоящих операций флота. Один из работников американской разведывательной службы Фараго писал, что атолл Тарава не обследовался с 1841 г. Карты составлялись 102 года тому назад, поэтому потери в первые часы высадки в ноябре 1943 г. были огромны. Именно по этой причине в ходе второй мировой войны на сбор сведений о навигационно-гидрографической обстановке американский морской штаб и армейское командование бросали огромные силы и средства.

Во время второй мировой войны, пишет Фараго, армия США тратила в год примерно 80 миллионов долларов на топографические съемки, топографические карты и геодезические работы. Сейчас в среднем в год на это тратятся 40 миллионов. В настоящее время в армии США 8123 человека постоянно заняты в этой специальной отрасли разведывательной работы*.

Разведка путем высадки специальных разведывательных групп проводилась не изолированно, а одновременно с воздушной разведкой, фоторазведкой с подводных лодок и гидрометеоразведкой, которую также чаще всего проводили подводные лодки.

Высадка большого числа разведывательно-диверсионных групп в значительной мере облегчалась тем, что японский флот не располагал достаточными силами для орга-

* L. F a r a g o. War of Wits. New York, 1954.

низаций надежной противолодочной обороны подходов к побережью многочисленных островов.

5. Подводные лодки использовались для высадки диверсионно-разведывательных групп и выгрузки грузов в весьма обширном районе. Уже одно знакомство с пунктами назначения подводных лодок, указанными в табл. 7, убедительно говорит о том, что подводные лодки действовали и в центральной, и в южной, и в юго-западной частях Тихого океана.

Обширность района действий свидетельствует о том, что необходимость в скрытых транспортировках людей и грузов возникала не только в экстраординарных случаях, но и в ходе повседневной деятельности флота на различных операционных направлениях.

Подводные лодки в роли десантных транспортов В число приведенных нами примеров, показывающих, что подводные лодки американского флота в ходе войны неоднократно принимали на борт и скрыто высаживали или эвакуировали с побережья, занятого противником, различные контингенты людей, намеренно не включены три случая, которые заслуживают того, чтобы их рассмотреть отдельно.

Рейд на атолл Макин (острова Гилберта). По оценке ряда американских источников, этот рейд был предпринят с целью отвлечения внимания японского командования от района Соломоновых островов, где японцы, проводя подготовку к захвату острова Гуадалканал, сосредоточили крупные силы своего флота.

Для отвлечения внимания японцев необходимо было либо выделить значительные силы из состава надводных кораблей, появление которых на видимости атолла Макин могло бы ввести японские штабы в заблуждение, либо провести рейд внезапно, чтобы не дать противнику возможности разобраться в обстановке и вызвать у него ошибочную ответную реакцию. И так как значительных надводных сил для проведения рейда у американского командования не было, то было решено действовать по второму варианту. Однако посылка надводных кораблей к атоллу Макин была опасна из-за угрозы подводных лодок и авиации японцев. Избежать этой угрозы в сложившейся обстановке могли только подводные лодки.

По-видимому, учитывая все эти обстоятельства, было принято решение привлечь к выполнению рейда две подводные лодки — «Наутилус» и «Аргонот», которые должны были высадить на атолл Макин (расстояние от Пёрл-Харбора, где базировались лодки, около 2400 миль) диверсионный десант в составе двух рот 2-го батальона морской пехоты специального назначения, численность которых, по данным У. Кэрига, составляла 222 человека*.

В течение нескольких недель морская пехота, выделенная для участия в рейде, проходила интенсивную подготовку на атолле Мидуэй и Гавайских островах. В ходе ее неоднократно производились ночные высадки с подводных лодок и личный состав обучался управлению резиновыми шлюпками при подходе к берегу в условиях прилива.

На выбор именно этих двух лодок («Наутилус» и «Аргонот»), очевидно, повлияло то обстоятельство, что их командиры неоднократно выполняли специальные задания по скрытной высадке различных групп людей на побережье, занятое противником.

Чтобы увеличить вместимость лодок, все торпеды, за исключением находившихся в трубах, были удалены, в носовых и кормовых торпедных отсеках были оборудованы койки.

8 августа 1942 г. лодки вышли из Пёрл-Харбора и направились по назначению.

В течение восьми дней они следовали на юго-запад. В отсеках лодок было жарко и тесно. Температура забортной воды была 27°. И хотя имелись дополнительные установки для кондиционирования воздуха, температура внутри лодки была выше 32°, а влажность достигала 85%.

«К счастью,— пишет Кэриг,— погода была хорошей и люди дважды в сутки могли выходить на верхнюю палубу и дышать воздухом**. Учитывая возможность обнаружения лодок противником и необходимость обеспечить быструю погрузку, эти выходы на верхнюю палубу (один раз утром и один раз ночью) строго регулировались по време-

* Рокко называет цифру 213 (121 на «Наутилусе», и 92 на «Аргоноте»), а в книге Cope H. and Karig W. «Battle Submerged» приведена цифра 211.

** «U. S. Naval Institute Proceedings», 1946, № 10, p. 1277.

ми. Каждому разрешалось проводить на свежем воздухе не более 10 минут.

Опасаясь, что одновременное обнаружение японцами обеих лодок может вызвать у них подозрения о подготовке какой-то операции, считая, что в случае раздельного обнаружения лодки могут быть приняты японцами за подводные лодки, направляющиеся в назначенные районы патрулирования, «Наутилус» и «Аргонот» шли раздельно. При этом подводная лодка «Наутилус», обладавшая большей скоростью хода, должна была со начала высадки произвести дозреведку и изучить течения у берега для того, чтобы обеспечить быструю и надежную высадку людей. Когда лодки подошли к атоллу Макин на дальность действия разведывательной авиации японцев, утренние «прогулки» были отменены, но ночные продолжались вплоть до ночи, предшествовавшей высадке. Благодаря этому морская пехота была доставлена в район высадки вполне боеспособной.

16 августа в 3 часа утра лодка «Наутилус» подошла к атоллу.

В течение всего утра лодка медленно шла на перископной глубине вдоль атолла, засекая ориентиры на южном его побережье и определяя приливно-отливные течения, элементы которых совершенно не соответствовали данным, полученным в штабе при выходе из базы. Сразу же после наступления темноты лодка «Наутилус» всплыла и встретилась с подводной лодкой «Аргонот».

До наступления полной темноты лодки держались вдали от берега, а затем подошли ближе. Вскоре после полуночи с «Наутилуса» были спущены резиновые шлюпки, и первая группа пехотинцев направилась к берегу. 17 августа в 5 ч 13 мин по радио было получено сообщение об успешной высадке всего отряда морской пехоты.

Продвигаясь в глубь острова, командир высадившегося на берег отряда попросил командира лодки открыть артиллерийский огонь по месту сосредоточения японского гарнизона. После того как лодка «Наутилус» выпустила 24 снаряда, поступило сообщение о том, что в гавани стоят на якоре японское торговое судно. Лодка начала стрельбу по новой указанной цели.

В случае успешного исхода намеченного рейда на Макин предполагалось принять высадившихся снова на борт

лодки и, если позволит обстановка, произвести высадку на два соседних острова.

Утром 18 августа «Наутилус» и «Аргонот» оставались в надводном положении, чтобы принимать на борт возвращавшихся участников рейда. Однако после полудня появившиеся японские самолеты, и лодки были вынуждены погрузиться и пролежать на грунте до сумерек.

Вечером лодки всплыли и к 21 ч 30 мин приняли на борт четыре шлюпки с участниками рейда. Днем лодки не сколько раз уходили на глубину, избегая обнаружения японскими самолетами, и только ночью приняли последние шлюпки с пехотинцами и направились в Пёрл-Харбор. Лодка «Наутилус» вернулась в Пёрл-Харбор 25 августа. Лодка «Наутилус» вернулась и подводная лодка «Аргонот».

Высадка десанта на атолл Макин показала, что подводные лодки оказались вполне пригодным средством скрытной переброски и обратной доставки значительного десантного персонала на большое расстояние. При этом личный состав десанта до самого начала высадки сохранил свою боевую способность.

При рассмотрении транспортных возможностей подводных лодок необходимо учитывать, что вместе с подразделениями морской пехоты лодки доставили в район высадки резиновые шлюпки, подвесные моторы, средства связи, а также личное оружие десантников и боеприпасы на 2–3 дня боев.

В целом же грузовместимость и грузоподъемность этих подводных лодок, строившихся в качестве обычных боевых лодок, оказалась достаточной для того, чтобы обеспечить решение новой и, несомненно, сложной задачи.

Высадка десанта на остров Атту. В апреле 1943 г. американское командование решило провести крупную десантную операцию по овладению Алеутскими островами и особенно островами Атту и Кыска, на которых находились японские гарнизоны, военно-морские базы и аэродромы. Для участия в этой операции в американской базе Датч-Харбор были сосредоточены крупные военно-морские силы и в том числе оперативное соединение, состоявшее из линейных кораблей «Айдахо», «Пенсильвания» и «Невада», эсминца «Нассау», большого числа эскадренных миноносцев и войсковых транспортов.

Кроме этих сил, для участия в операциях были выделены подводные лодки «Наутилус» и «Нарвал». На них была возложена задача скрытной доставки и высадки на остров Атту двух разведывательных отрядов численностью примерно по 100 человек каждый, которые должны были выполнить роль передовых боросков десантов. В соответствии с этой задачей лодки провели необходимую посадочно-высадочную подготовку: «Наутилус» — учение в Пёрл-Харборе, а «Нарвал» — в Сан-Диего (Калифорния).

20 апреля подводная лодка «Нарвал» вышла в Датч-Харбор. Перед выходом, чтобы лучше разместить десант, с лодки были удалены запасные торпеды и торпедные стеллажи; кроме того, были усилены средства регенерации воздуха.

27 апреля 1943 г. подводные лодки «Нарвал» и «Наутилус» с десантниками на борту прибыли в Датч-Харбор, где и проводились объединенные учения по высадке десанта, а 1 мая лодки были уже в море на пути к Атту. В назначенное время вышли в море основной десант и силы поддержки.

Ввиду неблагоприятной погоды высадку десанта пришлось отложить на три дня. Чтобы не оторваться от общего походного ордера, подводные лодки маневрировали, удерживаясь на видимости своих кораблей.

Наконец, в ночь на 11 мая был отдан приказ о высадке. Первыми начали высадку разведчики с подводных лодок. Они пересели в резиновые шлюпки и направились к берегу. Оба разведывательных отряда высадились успешно*.

Таким образом, и здесь подводные лодки американского флота после соответствующей предварительной подготовки были использованы в качестве войсковых транспортов примерно с теми же нормами загрузки, как и во время рейда на атолл Макин.

Высадка десанта на атолл Апамама. 19 ноября 1943 г. около 9 часов вечера наблюдатели американского эскадренного миноносца «Рингголд», входившего в состав 53-го оперативного соединения, занимавшего исходные позиции

* Бой за Атту продолжался в течение трех недель. Окопавшись в горах, японцы держались настолько упорно, что американцы вынуждены были запросить подкрепления и только 2 июня овладели островом, потеряв при этом 550 человек убитыми и свыше 1100 ранеными.

для развертывания и высадки, обнаружили прямо по носу узкую полоску земли.

Командир «Рингголда» донес на флагманский корабль: «Видим атолл Тарава». Вслед за этим с «Рингголда» было отправлено другое тревожное донесение: «Неопознанный надводный корабль. Истинный пеленг 278. Дистанция 7 миль».

В 21 ч 32 мин адмирал Хилл передал на «Рингголд»: «Сообщение получено. «Санта Фе» (крейсер.—Авт.) и «Гэнсвурт» (эсминец.—Авт.) вышли проверить обнаруженный корабль противника». Через 2 минуты на «Рингголде» было получено приказание: «Контакт поддерживать, но огонь не открывать».

Не имея точных данных о районах и характере действий своих подводных лодок и опасаясь, что обнаружен японский корабль, который может сорвать выполнение задания, адмирал Хилл, не дожидаясь выяснения обстановки, через несколько минут передал на «Рингголд»: «Торпедируйте его, если условия благоприятствуют, но не открывайте артиллерийского огня. Поблизости могут быть наши мальтийские лодки.—Авт.».

Тем временем флагману доложили, что все три корабля, ведущие наблюдение за противником, уверены в том, что это надводный корабль, идущий со скоростью около 20 узл.

Через несколько секунд на корабли было передано: «Разрешаю использовать любой вид оружия». По получении этого сигнала командир «Рингголда» сразу же пошел в атаку и выпустил две торпеды. Одна из них взорвалась тогда, когда она должна была достичь цели. Другая же начала кружить в районе движения «Рингголда», и ему пришлось маневрировать, чтобы избежать гибели от своего же оружия.

Продолжая наблюдение за атакованной целью, командир «Рингголда» заметил, что она заметно сбавила ход. В 21 ч 59 мин «Рингголд» уменьшил ход до 20 узл., лег на курс, позволявший навести на цель все 5 орудий, и открыл огонь. Вслед за «Рингголдом» открыл огонь и крейсер «Санта Фе», и ровно через 9 минут после начала артиллерийского огня цель скрылась под водой. Адмирал Хилл, получив последнее донесение, поспешил объявить командиру «Рингголда» благодарность.

Но какое отношение имеет приведенный выше случай к подводным лодкам?

Оказывается, самое непосредственное, так как целью, которую обнаружили и атаковали американские надводные корабли, была американская подводная лодка «Наутилус».

Еще 8 ноября она вышла из Пёрл-Харбора, имея на борту отряд (78 человек из состава 5-го корпуса морской пехоты), который должна была высадить на атолл Апамама. 18 ноября лодке была поставлена задача вести поиск экипажей самолетов, которые с авианосца производили налеты на атолл Тарава и могли быть сбиты японцами. Однако, ведя наблюдение, лодка не обнаружила ни одного летчика со сбитых самолетов.

А в ночь с 19 на 20 ноября, когда корабли начали приближаться к берегу для артиллерийской подготовки и высадки десанта, и произошло описанное выше боевое столкновение. Вот как об этом рассказал сам командир лодки.

В 21 ч 54 мин, когда подводная лодка «Наутилус» находилась у берега, осторожно маневрируя между рифами, радиолокатор обнаружил приближающийся военный корабль, шедший со скоростью 25 узл. Казалось маловероятным, что обнаруженный корабль был японским, хотя он приближался с явным намерением атаковать. На лодке подготовили опознавательные сигналы. Вдруг в 21 ч 59 мин корабль дал орудийный залп. Лодка выпустила зеленую опознавательную ракету, но слишком поздно: в «Наутилус» попал 5-дюймовый снаряд. Стрелял американский эскадренный миноносец «Рингголд». Снаряд пробил рубку и надстройку, но не взорвался. Эта счастливая случайность спасла «Наутилус». Однако лодка получила повреждение. Когда она уже шла на погружение, послышался второй залп. Один из близко разорвавшихся снарядов пробил левый борт у ватерлинии, повредил главную систему охлаждения двигателя и вызвал течь. Потоки воды устремились через люк рубки, гирокомпас вышел из строя, и только быстрые и умелые действия аварийной команды предотвратили гибель лодки*.

* Т. Рокко. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 223.

В дальнейшем только благодаря тому, что надводные корабли быстро удалились, считая «противника» уничтоженным, подводная лодка получила возможность всплыть и устранить полученные ею повреждения. А на другой день с наступлением темноты лодка приблизилась к атоллу Апамама, и морская пехота с помощью резиновых шлюпок была высажена на берег.

В последующие дни лодка «Наутилус» приняла на борт несколько солдат морской пехоты, получивших ранения на берегу. На рассвете 24 ноября лодка всплыла и сделала 75 выстрелов по берегу с целью поддержки морской пехоты, которая в конце концов заняла назначенные ей позиции.

Подводная лодка выполнила свою задачу по транспортировке отряда морской пехоты и по высадке его на берег полностью. Но вследствие несвоевременных оповещений, незнания обстановки командующим 53-м оперативным соединением и неумения командира лодки установить контакт со своими надводными кораблями в ходе выполнения задачи она оказалась на грани гибели от огня своих же надводных кораблей.

* * *

Рассматривая описанные выше эпизоды, необходимо отметить следующее:

1. Они показали возможность использования подводных лодок для скрытной транспортировки и высадки десантных групп как самостоятельно, так и в ходе десантной операции при участии других сил.

2. Характерной особенностью высадок было то, что они происходили на большом удалении от пунктов постоянного базирования подводных лодок, в которых десантные отряды принимались на борт.

3. Лодки и десантные отряды перед выходом в море проходили специальную подготовку: лодки частично переоборудовались, личный состав их отрабатывал приемы быстрой и скрытной высадки перевозимых групп, а десантные отряды осваивали устройство подводных лодок и тренировались в скорости посадки, чтобы быстро уходить с палубы вниз во время «прогулок», обеспечивая тем самым возможность быстрого погружения подводной лодки в случае обнаружения противника. Вместе с тем десантники

тренировались и в ускоренной высадке с подводной лодки, чтобы максимально сократить время пребывания подводной лодки в надводном положении у побережья противника и обеспечить соблюдение скрытности действий.

4. В ходе высадки десанта на атоллы Макин и Апамама для обеспечения его действий на берегу успешно использовалась артиллерия подводных лодок.

Спасение экипажей сбитых самолетов и потопленных судов и их транспортировка в базы

К одной из разновидностей транспортной деятельности американских подводных лодок следует отнести спасение экипажей сбитых самолетов и потопленных кораблей и судов главным образом в водах противника, с последующей эвакуацией их из зоны боевых действий в свои базы или передачей на другие корабли или самолеты.

Возможность спасения летчиков надводными кораблями или гидросамолетами на глазах у японских летчиков или в зоне боевых действий почти полностью исключалась. Однако подводные лодки могли скрытно проникать в воды противника, вылавливать летчиков из воды, находясь в надводном и даже в позиционном положении. В случае угрозы противника они погружались и тем самым уходили от атаки и уничтожения.

Идея привлечения подводных лодок к такой деятельности исходила от командования авианосной авиации.

В августе 1943 г., желая приобрести летчиков и создать у них уверенность в том, что в случае аварии они будут спасены, командующий авианосным соединением контр-адмирал Поунол поставил перед командующим подводными силами тихоокеанского флота США вопрос о направлении в район каждого атакуемого острова подводной лодки для спасения пилотов*.

Впоследствии подводные лодки начали получать задания по спасению экипажей сбитых самолетов почти перед всеми крупными налетами американской авиации на японские объекты, перед началом десантных операций, в ходе которых предполагалось противодействие японской истребительной авиации или зенитной артиллерией, и в ряде дру-

* До осени 1943 г. в литературе отмечен лишь один случай спасения летчика американской подводной лодкой «Эмберджек» 14 февраля 1943 г.

Глава VII

таких случаев. Так, подводные лодки привлекались к спасению:

- при налете авиации США на остров Маркус в сентябре 1943 г. (подводная лодка «Снук»);
- при налете авианосной авиации на атолл Тарава в сентябре 1943 г. (подводная лодка «Стилхед»);
- при налете на атолл Уэйк в октябре 1943 г. (подводная лодка «Скейт»).

После этого ни одна важная операция авианосцев не проходила без того, чтобы подводные лодки не находились непосредственно в районе боя с целью спасения летчиков. К числу операций с участием подводных лодок с целью спасения летчиков также относятся:

- налет на Марианские острова и остров Сайпан 23 февраля 1944 г.;
- вторжение на Маршалловы острова в феврале 1944 г.;
- налет на Новую Гвинею в конце марта 1944 г.;
- налет на острова Трук в конце апреля 1944 г.;
- Филиппинская операция в октябре 1944 г.;
- налеты на Токио в ноябре 1944 г.;
- налет на остров Хонсю в феврале 1945 г.;
- налет на острова Иводзима в феврале 1945 г. и ряд других.

Характерным является то, что задача спасения летчиков ставилась лишь некоторым подводным лодкам. Большая часть лодок должна была оказывать содействие главным силам разведкой, атаками крупных кораблей противника и т. п. Однако общее развертывание лодок произвелоось с таким расчетом, чтобы в зависимости от обстановки спасением могли заниматься все лодки, участвовавшие в операции. Так, например, в ходе операции по захвату острова Иводзима часть боевых подводных лодок специально переразвертывалась для спасения летчиков.

29 апреля 1944 г. подводная лодка «Тэнг» получила приказ выйти к островам Трук и в случае гибели самолетов во время налета на острова заняться спасением их экипажей. В 4 часа 30 апреля лодка заняла позицию вне досягаемости огня японских береговых батарей*.

* Описание приводится по книге Т. Роско «Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне» с уточнениями по работе водных лодок и others «Battle Report. The End of an Empire», New York, W. Karig and others 1948, p. 194—196.

Транспортная деятельность американских лодок

В 10 ч 25 мин на лодке было получено первое сообщение о сбитом самолете. Лодка направилась к указанному в донесении месту, находившемуся на расстоянии 2 миль от берега. Фактически же летчики были обнаружены на расстоянии почти 4 миль к западу от указанного в донесении места. Едва она успела принять на борт летчиков и дать

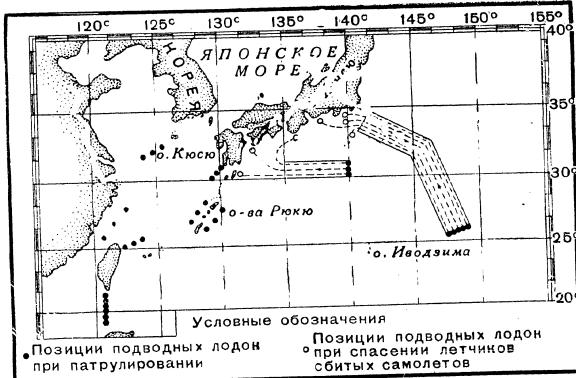


Рис. 16. Переразвертывание подводных лодок во время операции по захвату острова Иводзима для спасения летчиков

полный ход, как было получено новое сообщение — сбит самолет на расстоянии 2 миль к востоку от берега. Командир лодки решил пройти мимо противника, не погружаясь, и обстрелять его батареи. Артиллеристы подводной лодки выпустили 20 снарядов по огневым точкам противника. Со стороны японских батарей последовал ответный залп, и лодке пришлось погрузиться. Через 40 минут лодка всплыла и полным ходом пошла к месту гибели самолета.

В районе аварии лодка пошла зигзагом, через каждые 15 минут сигнализируя зелеными ракетами в надежде получить ответный сигнал от летчиков. Несколько часов бесплодных поисков закончились встречей с японской подводной лодкой. Командир американской лодки погрузился для преследования, но лодки не обнаружил. Когда лодка «Тэнг»

снова всплыла, ее команда выложила на палубе сигнал для самолетов об обнаружении подводной лодки противника. Одновременно было послано донесение командиру оперативного соединения и получено сообщение о том, что спасательный плот в 2 милях к юго-западу от острова Оллан дрейфует спасательный плот.

По пути к плоту лодка обнаружила поплавковый гидросамолет с линейного корабля «Норт Каролина», который при попытке спасти летчиков перевернулся. Экипаж этого гидросамолета был подобран другим гидросамолетом и передан на лодку.

Днем подводная лодка «Тэнг» подобрала летчиков, которых искала в течение предыдущей ночи. Затем кружившие над лодкой истребители направили ее к другому спасательному плоту, с которого были приняты на борт еще три летчика. После этого было получено сообщение о трех спасательных плотах, дрейфовавших близ атолла Куоп, и лодка направилась к указанному месту.

Всего во время налетов на острова Трук было сбито 35 летчиков, из них подводная лодка «Тэнг» спасла 23.

Успешные действия подводной лодки «Тэнг» по спасению летчиков убедили всех в необходимости широко использовать подводные лодки для спасения экипажей самолетов, а также в необходимости прикрытия лодок истребителями, которые должны были выполнять следующие специальные задачи: а) помогать подводным лодкам обнаруживать оставшихся в живых летчиков; б) прикрывать подводные лодки от атак с воздуха и от нападения небольших дозорных кораблей; в) не допускать, чтобы свои самолеты вынуждали подводную лодку уходить на глубину; г) указывать местоположение той или иной подводной лодки с таким расчетом, чтобы летчики подбитых самолетов могли точно установить, где она находится, и, если возможно, двигаться по направлению к ней*.

Характерно, что, когда лодки направлялись специально для спасения летчиков, командование флота выделяло лодки с наиболее слабым торпедным вооружением.

С начала лета 1944 г. одна подводная лодка была на-

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 433.

правлена в район островов Трук и одна — в район островов Яп и Волеай для спасения летчиков с бомбардировщиков, базирующихся на береговые аэродромы. Лодки должны были действовать в этих районах до осени того же года.

14 июля подводная лодка «Гуавина», действовавшая близ островов Яп и Волеай, спасла четырех человек из экипажа самолета типа «Либерейтор», разбившегося за день до этого. Через пять дней она подобрала еще восемь летчиков, которые выбросились с парашютами из самолета того же типа, а всего за июль лодка спасла 17 летчиков.

Интересен также случай спасения летчиков подводной лодкой «Тиноса», которая в июне 1945 г. следовала совместно с группой других лодок для прорыва в Японское море. На лодке была перехвачена радиограмма с самолета «B-29», возвращавшегося на базу после налета на Японию. В ней сообщалось, что самолет сильно поврежден и, возможно, произведет посадку на воду. По карте было определено, что это произойдет примерно в 200 милях севернее места нахождения лодки. Спустя 4 часа лодки получили приказание следовать на помощь потерпевшим аварию. Около полуночи «Тиноса» прибыла в назначенный район, но из-за тумана и крайне плохой видимости, не превышавшей 100 м, ничего обнаружить не смогла. Ночью подошли еще четыре лодки. А утром к этому же месту прибыли несколько американских самолетов, которые обнаружили шлюпку с летчиками и сообщили об этом на «Тиносу». Понятно, однако, сблизиться со шлюпкой не сумела.

Надо отметить, что в шлюпке у потерпевших летчиков был аварийный передатчик, автоматически посыпавший в эфир сигнал бедствия на частоте 500 кгц. Но лодка не имела радиопеленгатора, поэтому и не могли определить, в каком направлении находится шлюпка.

«Тиноса» долгое время маневрировала в надводном положении всего лишь в нескольких милях от японского побережья и беспрерывно подавала сигналы сиреной, стремясь привлечь внимание потерпевших аварию. На шлюпке слышали сирену, но предпринять ничего не смогли. И только после того, как самолеты стали пикировать на шлюпку, «Тиноса» с помощью радиолокатора определила направление на самолеты и направилась к шлюпке. Вскоре шлюпка

была обнаружена и десять из одиннадцати членов экипажа были спасены*.

В связи с тем что «Тиноса» следовала на выполнение специального задания, ей было приказано встретиться с подводной лодкой «Скэббардфиш», направлявшейся в американские воды, и передать ей летчиков для доставки в базу. 3 июля лодки, находясь в нескольких милях от Нагасаки, встретились и летчики на резиновом плотике были переправлены с одной лодки на другую.

Таковы некоторые характерные примеры из практики спасательных действий подводных лодок на Тихом океане.

Были случаи, когда обстановка вынуждала подводные лодки действовать без всплытия. Так, например, получив задание подобрать летчика, находившегося в воде у мыса Ороте (остров Гуам), подводная лодка «Стингрей», опаясь обстрела с берега (расстояние до берега было около 1 мили), начала «ловить» летчика на перископ, что удалось только после четвертого захода. После этого лодка отбуксировала его в сторону от стрелявшей батареи (буксировка продолжалась примерно в течение часа), всплыла и приняла на борт.

Говоря о спасательных действиях лодок, необходимо остановиться и на организации управления ими.

Сначала лодки высыпались командующим подводными силами по запросу командующего авианосным соединением, который указывал наиболее вероятный район поиска. Затем лодки начали высыпаться по запросу командующего армейской авиацией и командования дальневосточными военно-воздушными силами США. Управление лодками при этом осуществлялось командующим подводными силами.

Однако ввиду большой удаленности района их развертывания от места дислокации штаба подводных сил и неизбежности изменения сроков и порядка налетов авиации на объекты противника на острове Сайпан была создана оперативная группа штаба подводных сил. В ее задачу входили разработка маршрута, организация переходов, ремонт и снабжение лодок.

К концу войны для координации действий лодок с авиацией в штабы крупных объединений авиации от штаба

* Ч. Локвуд, Г. Адамсон. Морские дьяволы. Перевод с английского. Вениздат, 1958, стр. 141.

Транспортная деятельность американских лодок

подводных сил были направлены офицеры связи. Кроме того, от выделения одиночных подводных лодок перешли к созданию специальных групп подводных лодок, обслуживающих основные авиационные объединения. А во время операций по захвату острова Иводзима был создан даже штаб группы подводных лодок, специально выделенных для спасения летчиков. На него, помимо общих функций управления, была возложена и координация действий подводных лодок и поисково-спасательной авиации, получившей на вооружение для спасения летчиков специально оборудованный самолет.

Таким образом, использование подводных лодок для спасения летчиков переросло в особый вид деятельности определенной части подводных сил тихоокеанского флота США, в связи с чем оказалось необходимым внести соответствующие изменения в организацию управления силами и в методы решения задач по спасению.

Результаты деятельности подводных лодок по спасению экипажей видны из табл. 8*.

Таблица 8

Год	Время, проведенное на позициях с задачей спасения летчиков в лодко-сутках	Количество спасенных
1943	64	7
1944	469	117
1945 (до 14 августа)	2739	580
Всего за 1943—1945	3272	504

За время войны спасением летчиков эпизодически занимались 86 подводных лодок. Из них 19 лодок спасли по 10 летчиков и более, и в частности 5—по 10, 4—по 12, 3—по 13, 2—по 15, 1—17, 1—18, 1—21, 1—22 и 1—31**.

Как видно из таблицы, на каждую лодку приходится лишь около 6 спасенных, причем для спасения одного летчика лодки патрулировали около 6,5 суток.

Опыт спасательной деятельности американских подвод-

* Данные взяты из книги Т. Рокко «Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне», стр. 440.

** Соре Н. and Катиг В. Battle Submerged, p. 121.

ных лодок показывает, что перед ними возникали либо могли возникнуть следующие частные задачи:

1. Размещение спасенных на подводной лодке и обеспечение их всеми видами довольствия.

2. Оказание спасенным необходимой медицинской помощи, до хирургических операций включительно.

3. Транспортировка спасенных к ближайшим береговым пунктам базирования или к месту встречи с кораблями (самолетами) и их передача.

4. Пополнение запасов топлива, воды, продовольствия в случаях длительного пребывания в назначенному районе без замены.

В связи с тем что американских самолетов, сбитых над морем, а стало быть, и летчиков, нуждавшихся в помощи, было относительно немного, все эти частные задачи решались довольно просто и спасением могла заниматься любая подводная лодка.

Спасение сбитых летчиков в Тихом океане имело большое значение, потому что более 500 квалифицированных летчиков осталось в живых и, кроме того, это поддерживало моральный дух у остальных пилотов.

Но этот вид деятельности американских подводных лодок не исчезает только спасением летчиков. Во время нахождения на позициях в заданных районах подводные лодки неоднократно оказывались либо свидетелями, либо непосредственными виновниками гибели кораблей и судов. В ряде таких случаев подводные лодки стремились отыскать и спасти в первую очередь своих соотечественников, которых японцы специально сажали на свои транспорты.

Летом 1943 г. американская подводная лодка «Первый» подобрала в районе Алеутских островов экипаж сбитого траулера, потопленного ею же*.

24 октября 1944 г. подводная лодка «Дартер» выскочила на каменистый риф Бомбей у острова Палаван. На помощь ей пришла подводная лодка «Дейс». Не имея возможности подойти к борту «Дартера», она в 1 ч 53 мин начала снимать команду с помощью двух резиновых лодок.

* Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., т. 2, Госполитиздат, 1957, стр. 76.

Работа эта подвигалась очень медленно, так как, чтобы не наткнуться на риф, «Дейс» непрерывно маневрировала.

В 5 ч 58 мин, когда экипаж был уже снят, появился самолет противника, и лодка с боеприпасами на палубе и подготовленной к стрельбе пушкой срочно погрузилась, а в 8 ч 05 мин всплыла для донесения об обстановке.

25 января 1945 г. подводная лодка «Гардиш» обнаружила на рассвете неясный силуэт и командир лодки, предположив, что перед ним японская подводная лодка типа «I-165», атаковал ее, выпустив с дистанции 1100 м четыре торпеды. Две из них попали в цель. Но когда атакованная цель начала тонуть, стало ясно, что это не подводная лодка, а надводное судно. Лодка всплыла и подобрала 73 человека из состава экипажа. При этом оказалось, что было потоплено американское судно «Инстректор»*.

1 апреля 1945 г. подводная лодка «Куинфиш» атаковала и потопила японское госпитальное судно, шедшее со всеми установленными для этих судов опознавательными знаками. После этого командир лодки направился к месту гибели, чтобы подобрать оставшихся в живых. Было обнаружено 15—20 японцев, цеплявшихся за обломки, но лишь одного удалось уговорить подняться на лодку. Он сообщил, что судно было лайнером «Ава Мару». Когда в штабе подводных сил на острове Гуам стало известно о потоплении лайнера, подводная лодка получила приказание вернуться к месту его гибели и продолжить поиски уцелевших людей. Кроме того, для расследования было приказано представить образцы груза, находившегося на лайнере. Для участия в этих поисках была также направлена действовавшая недалеко от этого района лодка «Сифокс». Но ни одного человека найти не удалось.

Из приведенных примеров видно, что подводные лодки занимались спасением личного состава, оставшегося в живых после гибели надводных кораблей или транспортов противника (а иногда и своих), и транспортировкой спасенных в базу независимо от того, были лодки готовы к этому или нет. Часто обстоятельства вынуждали принимать на борт лодки значительные группы личного состава — вплоть до полного экипажа подводной лодки, что, несомненно,

* Т. Роско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 407.

ненно, ухудшало обитаемость лодок. Но, несмотря на это, опыт показал, что подводные лодки эти задачи решали успешно.

Несколько случаев, заслуживающих отдельного упоминания Наряду с описанием успешных примеров транспортной деятельности подводных лодок США в литературе встречаются данные и о случаях не выполнения заданий подводными лодками, а также о тяжелых катастрофах, постигших их в походах с транспортными целями.

Предание этих данных гласности следует отнести не за счет объективности командования флота и не за счет того, кровеносности историков, а главным образом за счет того, что эти факты по ряду причин, в том числе вследствие конфиденциальности информационных агентств, приобрели широкую известность. В результате этого официальная служба информации США была вынуждена признать ряд таких фактов и выдать разрешение на весьма скжатое упоминание их.

Бот некоторые из таких фактов. 4 марта 1942 г. возвращавшаяся в базу после доставки грузов на остров Миндашна подводная лодка «Саргоу» на подходах к Фримантлу (Западная Австралия) была обнаружена американским самолетом, который производил поиск японской подводной лодки. Летчик, увидев лодку на расстоянии около 9 миль, атаковал ее. Лодка погрузилась, но около 13 ч 41 мин раздался взрыв бомбы, сброшенной самолетом. Моторы остановились, и лодка погрузилась на глубину 50 м. Вторая бомба взорвалась над боевой рубкой. В результате взрыва погас свет, глубомеры вышли из строя, кормовая часть боевой рубки была сильно разбита, нижний люк был выбит в боевую рубку. Баки с водой разбились, и вода затопила центральный пост. Был поврежден перископ. Имелись и другие более мелкие повреждения. По-видимому, только уход самолета из района атаки спас лодку от гибели. В ту же ночь она всплыла и на следующий день прибыла в базу.

30 марта 1944 г. подводная лодка «Танни» находилась в районе островов Палау с задачей спасения летчиков, участников налетов на японские объекты. Приняв ее за эскадренный миноносец противника, американские само-

леты атаковали лодку и сбросили на нее бомбы, одна из которых упала в 9 м от лодки. Взрыв причинил настолько серьезные повреждения, что о продолжении спасательных действий не могло быть и речи.

В сентябре 1944 г. подводная лодка «Нарвал», выполнившая транспортную задачу, оказалась под угрозой уничтожения авиацией противника.

26 сентября 1944 г. она подошла к острову Себу на расстояние 550 м от борта и начала разгружаться. В 22 ч 05 мин, когда оружие и боеприпасы были уже на берегу, командир лодки, считая задачу выполненной, приказал отходить в море. Но прошло немногим более 3 минут, и лодка села на мель. Чтобы сняться с мели, давали задний ход, откачивали балласт. Команда вышла на верхнюю палубу, пытаясь раскачать лодку, но все усилия были напрасны. Тогда пошли на крайнюю меру — выбросили за борт 190 шестидюймовых снарядов, откачали из цистерн топливо и выгрузили на берег еще 40 т груза, предназначеннего для выгрузки в другом месте, но все безрезультатно — лодка плотно сидела на мели с дифферентом на корму и креном на правый борт. Положение становилось угрожающим, так как приближался рассвет и могла появиться вражеская авиация.

Только в 3 ч 36 мин, когда начался прилив, продули главные балластные цистерны и снова дали полный ход назад, и лодка медленно тронулась с мели.

В октябре 1944 г. от атак своих кораблей погибла подводная лодка «Сивулф». 29 сентября, приняв на острове Манус (острова Адмиралтейства) грузы для армии и группу десантников для доставки на восточное побережье острова Самар, она вышла в море. В это же время американские силы направлялись к острову Моротаи. 2 октября командир лодки сообщил командиру 72-го оперативного соединения, что из-за плохой погоды на море лодка запаздывала ровно на сутки. Это донесение было немедленно передано командующему 7-м флотом. 3 октября в 7 ч 56 мин подводная лодка «Нарвал» заметила лодку «Сивулф» и они обменялись опознавательными сигналами. Вскоре после этого другое оперативное соединение 7-го флота, в состав которого входили авианосцы «Фэншоу Бей» и «Мидуэй», а также эскадренные миноносцы «Эверсоул»,

«Эдмондс», «Рауэлл» и «Шелтон», было атаковано подводной лодкой. Попавшая в «Шелтон» торпеда причинила ему тяжелые повреждения. Эскадренному миноносцу «Рауэлл» было приказано не уходить от «Шелтона» и искать подводного противника. В то время как «Рауэлл» огибал тонущий корабль, с него сообщили, что прослушивается работа движителей какой-то подводной лодки. Несмотря на то что маневрировавший поблизости «Рауэлл» не обнаружил предочного местонахождения возможного противника, по предполагаемой японской подводной лодке были немедленно сброшены глубинные бомбы.

Командир американского оперативного соединения выделил группу самолетов для поиска японской подводной лодки. В 11 ч 30 мин два бомбардировщика-торпедоносца поднялись с палубы тяжелого авианосца «Мидуэй», один из которых вскоре обнаружил подводную лодку. Пока лодка погружалась, самолет сбросил на нее две глубинные бомбы. Получив донесение об этой бомбардировке, эскадренный миноносец «Рауэлл» поспешил подойти к месту, указанному самолетом. В 13 ч 10 мин его приборы обнаружили подводную лодку. «Рауэлл» предпринял шесть атак, во время которых велась как прицельная стрельба из бомбометов «Хеджехог», так и обычное сбрасывание глубинных бомб. После первой атаки эскадренный миноносец «Рауэлл» услышал какие-то сигналы, посыпаемые подводной лодкой при помощи гидроакустических приборов. Поэтому он провел еще одну атаку. Вслед за второй атакой раздались четыре или пять подводных взрывов. На поверхность всплыли обломки, часть которых подобрала команда «Рауэлла». Однако опознать лодку по этим обломкам было невозможно.

Только после войны стало известно, что «Шелтон» был торпедирован близ острова Моротаи японской подводной лодкой «RO-41», которая не была даже контратакована и благополучно вернулась в Японию, а потопленной оказалась американская подводная лодка «Сивулф».

В июле 1945 г. атаке своих кораблей подверглась подводная лодка «Гороу». 24 июля она получила приказание подобрать летчиков, которые спустились на парашютах у побережья острова Сикоку. В 18 часов лодка осталась без прикрытия авиацией. В районе действия лодки находились корабли одного из американских оперативных соединений.

В 20 ч 55 мин лодка радиолокатором обнаружила корабли и стала маневрировать, чтобы освободить им проход. В это время она была замечена эсминцем «Колахэн». Двигаясь со скоростью 28 узл. в направлении лодки, эсминец пытался по радиотелефону запросить ее принадлежность. Однако ответа с лодки получено не было. «Гороу» в свою очередь давала световые сигналы, но плохая видимость помешала эсминцу заметить их. С расстояния 6800 м эсминец открыл огонь по лодке. Последняя подала сигнал ракетой и пошла на погружение. Однако из-за дождя и разрывов снарядов эсминцу так и не удалось определить принадлежность лодки.

Как только лодка ушла на глубину, были переданы сигналы по гидрофону, но эта попытка оказалась безрезультатной. «Колахэн» прекратил огонь только после того, как по цели было выпущено 52 снаряда.

Были также случаи, когда подводные лодки, выполняяшие транспортные задачи, вынуждены были менять план своих действий или возвращаться ни с чем. Достаточно вспомнить, например, что в период с 10 по 16 апреля 1944 г. подводная лодка «Хэддо» безуспешно пыталась связаться с агентами с целью их эвакуации в северо-западной части острова Борнео. 2 мая подводная лодка «Редфин» при попытке высадить группу агентов была атакована японскими кораблями и отказалась от высадки. 28—29 мая потерпела неудачу подводная лодка «Нарвал», пытавшаяся наладить связь с группой, которую необходимо было эвакуировать с Филиппин.

8 марта 1945 г. подводная лодка «Бэшо» безуспешно пыталась отыскать шлюпку с людьми в районе мыса Варела (Французский Индокитай), для оказания помощи которым она была послана.

Все эти случаи свидетельствуют о том, что возможность подводной лодки находиться в подводном положении не дает гарантии, что все задачи по скрытной транспортировке грузов или людей могут быть выполнены успешно. Там, где плохо было организовано управление силами, недобросовестно работала связь и опознавание или командиры лодок неверно оценивали обстановку, там лодки, привлекаемые для скрытной транспортировки, не только терпели неудачи, но и гибли от своих собственных сил.

Несколько дополнительных замечаний

Подводные лодки привлекались для транспортировки грузов (боеприпасов, оружия, медикаментов, продовольствия и др.) на удаленные и изолированные острова; эвакуации людей с территорий, занятых противником; высадки диверсионно-разведывательных групп и отдельных агентов с необходимыми для них грузами на побережье, захваченное врагом (а в некоторых случаях и для приемки их после выполнения заданий); переброски и высадки специальных десантных групп, которые должны были решать поставленные им задачи на берегу, спасения и транспортировки экипажей сбитых американских самолетов, погибших подводных лодок, потопленных транспортов и кораблей.

Отдельно можно отметить случай, когда подводная лодка была привлечена к выполнению «транспортного» задания особого рода. Во время одного из перелетов над островом Себу потерпел аварию (а возможно, был сбит) самолет, на котором находился японский адмирал Фукудоме. Партизаны с острова Себу захватили адмирала в плен и обнаружили у него портфель с важными оперативными документами, среди которых находился и подробный план обороны Давао.

Командование силами юго-западной части Тихого океана, получив об этом донесение, сразу же направило к острову Себу подводную лодку. Через несколько дней она встретилась с маленькой туземной лодкой, приняла портфель и направилась в назначеннную ей точку встречи, где передала портфель на специально посланный гидросамолет для доставки по назначению в Брисбен.

Остается кратко пояснить, почему американцы, особенно, располагавшие основными сведениями об опыте использования подводных лодок флотами других стран, не принимали его. Так, например, они не создавали «двойных коров», как это делали немцы, не буксировали сверхмалых лодок, что часто наблюдалось в практике английского фло-

та, и не пошли по итальянскому и японскому путям — установки на палубе контейнеров для человекауправляемых торпед или взрывающихся катеров?

Это объясняется тем, что в сложившейся оперативно-стратегической обстановке американский флот не испытывал в подобных вариантах острой необходимости.

вал в подобных вариантах острой необходимости.

Как известно, американские подводные лодки провели в зонах боевых действий всего 31 571 день, израсходовав за это время 14 748 торпед*, и, несомненно, большое количество топлива и продовольствия. Но все необходимое доставлялось лодкам либо надводными кораблями и судами, в частности плавучими базами, либо принималось ими на береговых базах, находившихся недалеко от районов действий подводных лодок.

одна из таких баз была организована в начале 1943 г. в Тулаги, другая в августе 1943 г. на западном побережье Австралии в заливе Эксмут. Несколько недель спустя вступил в действие порт Дарвин как пункт для заправки горючим лодок на их пути к району боевых действий и т. д.

Береговые базы вместе с выдвинутыми вперед плавучими базами позволяли подводным лодкам достаточно долго оставаться в районах боевых действий. Например, в 1942—1943 гг. подводные лодки тихоокеанского флота США находились в районе патрулирования в среднем в течение 23 дней, а в 1944 г. — в течение 27 дней ***.

Огромное превосходство в силах США на Тихом океане к 1943—1944 гг. давало возможность почти беспрепятственно использовать «плавучий тыл» не только для снабжения подводных лодок, но и для оперативных соединений флота и воздушных сил США.

И, наконец, самым существенным было то, что японское морское командование за время войны ни разу не организовало ни одной операции против системы базирования подводных лодок США.

Именно этими причинами объясняется отсутствие подводных танкеров, торпедовозов и других транспортных лодок в японской флотилии, участвовавших в войне.

* Т. Рокко. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 482.

** Там же, стр. 392—395.

Глава VII

Что же касается использования подводных лодок для транспортировки малых средств ведения войны, то, по-видимому, одной из основных причин их игнорирования являлось то, что командование американского флота, учитывая несопоставимое превосходство военно-экономического потенциала США над потенциалом Японии, рассчитывало подавить противника своим общим превосходством в силах, особенно в связи с ожидавшимся вступлением Советского Союза в войну против Японии.

Declassified and Approved For Release @ 50-Yr 2014/05/27 : CIA-RDP81-01043R004500130001-3

*Глава VIII***НЕКОТОРЫЕ СВЕДЕНИЯ ОБ ОПЫТЕ СОВЕТСКИХ ПОДВОДНИКОВ**

Опыт транспортного использования подводных лодок в первую мировую войну был относительно ограниченным, и русский флот в этом отношении не составлял исключения.

Моряки-подводники в дни Великой Октябрьской социалистической революции сумели сохранить для молодого Советского государства наиболее ценные кадры, большую часть боевого состава лодок, их плавучих баз и оружия. Сохранились также и революционные традиции и опыт боевого использования подводных лодок, зафиксированный в наставлениях и инструкциях.

Однако о применении лодок для скрытного решения транспортных задач никаких сведений не сохранилось. Поэтому, когда обстановка потребовала привлечения подводных лодок к выполнению подобных задач, советским морякам пришлось осваивать их заново. Однако из практики боевой подготовки флотов известны случаи, когда наши подводники, переходя из одной базы в другую или из базы в море — в район пребывания других кораблей (или наоборот), — получали задания попутно «подбросить» почту или небольшую группу людей или некоторые специальные грузы.

Возможность применения подводных лодок для решения подобных задач при переходах лодок из одной базы в другую или из базы в море — в район пребывания других кораблей — была настолько очевидна, что некоторые офицеры флота предлагали использовать лодки во время маневров и учений для скрытной (от условного противника) передачи вводных на корабли, участвующие в ма-

Глава VIII

неврах, и для переброски посредников с одного корабля на другой. Случай же практического взаимодействия подводных лодок с самолетами и с надводными кораблями (передача больных, приемка провизии и др.) полностью подтвердили возможность использования лодок для транспортных целей.

В 1938 г. при спасении папанинцев с дрейфующей льдине наряду с надводными судами и ледоколами была выделена подводная лодка Северной военной флотилии «Д-3». Являясь кораблем, менее пригодным для плавания во льдах, чем надводные суда и ледоколы, подводная лодка имела то преимущество, что при достаточно точном кораблевождении могла приблизиться к дрейфующей станции в подводном положении, избежав опасных встреч с большими полями плавающих льдов. Кроме того, погрувшись на глубину, она могла бы укрыться от шторма, если бы он стал особенно сильным.

Выходя из базы 5 февраля 1938 г. при крайне неблагоприятном и усиливающемся ветре (6 баллов от северо-запада), «Д-3» в течение 8 дней боролась со штормом. Наконец, 13 февраля она прошла остров Ян-Майен и направилась к побережью Гренландии в район дрейфа исторической льдины.

За несколько часов до расчетного времени с лодки заметили зарево пылавшего смоляного бочонка — сигнальный ориентир папанинцев, — и вскоре она подошла почти вплотную к разыскиваемой льдине.

Правда, ледокол несколько раньше, чем лодка, без особых трудностей пробился через плавающие льды к дрейфующей станции и принял все грузы экспедиции и «экипаж» льдины, поэтому лодке не пришлось заниматься этой паж» льдины, поэтому лодке не пришлось заниматься этой ответственной транспортировкой. Однако способность «Д-3» подойти вплотную к дрейфующей льдине и ее благополучное возвращение в базу в штормовых и ледовых условиях не вызывали сомнений в правильном выборе резервного спасательного корабля.

В дальнейшем в ходе боевой подготовки зародились и некоторые другие варианты использования подводных лодок для транспортных целей *.

* См., например, описание случаев передачи солдата с одной подводной лодки на другую в книге И. И. Фисановича «История «Малютки». Воениздат, 1956, стр. 14 и 27.

Некоторые сведения об опыте советских подводников

Но никаких общих положений, принципов или методов подобного использования лодок в нашем флоте вплоть до начала Великой Отечественной войны разработано не было.

Однако это не помешало нашим подводникам и командованию флотов уже в ходе войны показать такие примеры использования лодок для транспортных целей, которые, несмотря на их относительную малочисленность по сравнению с числом случаев в американском или немецком флотах, оставляют далеко позади опыт многих иностранных флотов по искусству их осуществления, особенно если учесть, что очень часто действия наших подводных лодок проходили в более сложных и трудных условиях, чем действия подводных лодок зарубежных флотов.

Необходимость привлечения подводных лодок для транспортных целей обычно возникала на каждом театре относительно внезапно — вследствие резко меняющейся оперативной обстановки. Но, несмотря на это, анализ опыта транспортных операций показывает, что деятельность советских подводников была на должной высоте и они не только выполняли почти все поставленные им задачи, но и внесли значительный вклад в мировую практику транспортной деятельности лодок.

Не преследуя цели рассматривать транспортную деятельность подводных лодок всех наших флотов за весь период Великой Отечественной войны, а также устанавливать приоритет в изобретении специальных конструкций или в разработке способов действий, напомним лишь о некоторых эпизодах из практики военного времени.

**Питание
блокированного
и осажденного
Севастополя**

Всему миру известно, какое огромное военное и политическое значение имела оборона Севастополя в Великой Отечественной войне советского народа. В специальном сообщении Совинформбюро указывалось: «Сковывая большое количество немецко-румынских войск, защитники города спутали и расстроили планы немецкого командования. Железная стойкость севастопольцев явилась одной из важнейших причин, сорвавших пресловутое «весеннее наступление»

немцев (1942 г.—Авт.). Гитлеровцы проиграли по времени, в темпах, понесли огромные потери людьми*.

Еще в ходе осады города из захваченных документов и показаний пленных стало известно, что первый раз из Берлина было приказано «покончить с Севастополем к 1 ноября 1941 г. ...». Но и последующие сроки овладения городом неоднократно срывались. Для преодоления 16 километров, отделявших передний край обороны от города (на центральном участке), противнику потребовалось около 8 месяцев.

Пламенный патриотизм, объединивший силы севастопольского гарнизона с его гражданским населением, стойкость и отвага защитников Севастополя, всенародная помощь и поддержка, которую оказывали севастопольцам, мощь и искусство командования Советской Армии и Черноморского флота— вот те основные факторы, которые решали успех обороны.

Большое значение для осажденного города, особенно в наиболее напряженный период — май—июнь 1942 г.— имело обеспечение его боеприпасами, горючим, продовольствием и другими необходимыми видами снабжения, а также эвакуация раненых. Вот что писал об этом автор книги «Десятая флотилия МАС» В. Боргезе: «...отважные защитники Севастополя благодаря снабжению, осуществлявшемуся по морю, могли оказывать сопротивление сильнейшему натиску немцев»**.

Однако противник оказывал сильное противодействие переходам наших транспортов, бросая против них авиацию, торпедные катера и подводные лодки и ведя сильный артиллерийский огонь как по подходным фарватерам, так и по самой базе, поэтому снабжение Севастополя и эвакуация становились все более и более сложными.

Для усиления блокады Севастополя с моря гитлеровское командование использовало не только 15-ю армию и 5-й воздушный корпус, но и потребовало от Румынии и Италии участия в блокаде их флотов и авиации.

В связи с усилением вражеского противодействия перевозкам грузов в Севастополь на транспортах командование

Черноморского флота привлекло к решению этой задачи надводные боевые корабли, обладавшие большой скоростью хода и не требовавшие эскорта, и подводные лодки, которые могли действовать скрыто.

В мае число грузов, доставленных защитникам Севастополя на боевых кораблях, по сравнению с апрелем возросло в 3,5 раза, а в июне — в 9 раз. При этом, несмотря на исключительно сильное противодействие врага, надводные корабли (не в пример японским миноносцам) успешно совершили ряд походов.

В последний период обороны Севастополя, который оказался наиболее тяжелым, лидеру «Ташкент» и эскадренным миноносцам «Бдительный» и «Безупречный» удалось трижды за пять суток прорваться в осажденный город.

Обстановку при прорыве блокады достаточно полно характеризуют события, которые произошли 26—27 июня. Днем 26 июня «Ташкент» и «Безупречный», имевшие на борту более 900 бойцов, пушки, боеприпасы и другие военные грузы, вышли из Новороссийска. На переходе корабли подверглись ожесточенным атакам бомбардировочной и торпедной авиации противника, но продолжали идти к осажденному городу.

Особенно тяжелым был обратный переход лидера «Ташкент». Ночью 27 июня, высадив войска и выгрузив грузы, лидер принял на борт около 2100 раненых и вышел из Севастополя. На переходе он был обнаружен вражеской авиацией. В течение четырех часов 86 самолетов атаковали лидер,бросив на него не менее 200 бомб. При отражении атак «Ташкент» сбил два самолета, но, главное, удачно маневрируя и ведя огонь, он сорвал атаки самолетов противника, в результате чего ни одна вражеская бомба, ни одна торпеда в корабль не попала и он лишь получил несколько повреждений от близких разрывов бомб (трещины в листах и пазах обшивки, срыв отдельных механизмов с фундаментов и т. д.).

Противодействие противника все нарастало, поэтому дальнейшие походы надводных кораблей в Севастополь стали невозможными и доставку снабжения вплоть до эвакуации города продолжали подводные лодки, которые могли действовать скрыто.

Так, если с 1 по 10 июня на три лодки было сброшено 883 бомбы, то в июле только за три дня 5 подводных ло-

* Сообщения Советского Информбюро, т. 3, изд. Совинформбюро, 1944, стр. 10 (сообщение от 4 июля 1942 г.).

** В. Боргезе. Десятая флотилия МАС, стр. 191.

док, прорывавшихся в осажденный Севастополь и из него, подверглись преследованию 36 раз, причем на них было сброшено авиацией и кораблями блокадного дозора 3898 бомб. Но ни одна из лодок серьезных повреждений не получила, кроме нескольких пробоин в наружных цистернах и в надстройках.

При рассмотрении снабжения Севастополя с помощью подводных лодок необходимо помнить, что подводники Черноморского флота раньше не имели никакого опыта в подобной деятельности.

Привлекая подводные лодки к выполнению транспортных задач, командование флота и бригад подводных лодок провело ряд специальных мероприятий. Была создана комиссия, которая определяла номенклатуру грузов, подлежащих перевозке, их габариты, способ упаковки, вес и т. д. Одновременно разрабатывалась организация погрузочных и разгрузочных работ, составлялись карты заполнения объема внутренних помещений лодки.

На некоторых лодках для увеличения их грузовместимости и грузоподъемности частично были сняты аккумуляторы, выгружены торпеды и артиллерийские боеприпасы, ограничены нормы приемки продуктов питания и пресной воды для экипажей лодок и т. д. В результате полезная грузоподъемность лодок была доведена до 90—95 т или (при грузо-пассажирском варианте) до 35—40 т груза и 80—100 человек.

Наряду с этим были тщательно разработаны графики походов в Севастополь и все виды их обеспечения. Согласно планам подводные лодки должны были действовать с огромным напряжением, без длительных перерывов или отвлечения на решение других задач.

В целях сокращения времени перехода подводным лодкам предписывалось совершать переход днем в надводном положении по кратчайшему расстоянию и погружаться только при обнаружении самолетов противника. Подход лодок к приемной точке фарватера у Севастополя планировался в большинстве случаев в дневное время, но с таким расчетом, чтобы по фарватеру идти ночью в надводном, а днем — в подводном положении.

По возвращении из Севастополя подводные лодки почти немедленно отправлялись в очередной поход. Так, например, одна из лодок выходила с грузом в море 7, 13, 22,

27 мая и 17, 21, 27 июня, другая подводная лодка совершила четыре выхода в море: 14, 18, 22 и 30 июня. Не рассматривая здесь результатов этих походов, надо отметить, что напряжение использования лодок было большим. С неменьшим напряжением действовали подводные лодки под командованием капитан-лейтенантов Расточиль, Власова, Колтыпина, Павленко, Сурова, старшего лейтенанта Хаханова и др. Прорыв подводных лодок в Севастополь был настолько частым и регулярным, а ассортимент и объем грузов настолько значительными, что защитники Севастополя в шутку стали называть их «подводным воен-торгом», «кавказской электричкой» и т. д.

Подводные лодки перевозили противотанковые и противопехотные мины, боеприпасы для ручного оружия, минометов и артиллерии, концентраты пищевых продуктов, медикаменты, консервы, а в ряде случаев и бензин, который принимался в одну из цистерн. Транспортировка бензина была связана с особыми трудностями. Во время одного из походов в лодке, которой командовал капитан-лейтенант Суров, после откачки горючего воспламенились пары бензина. Некоторые из членов экипажа получили серьезные ожоги. Благодаря распорядительности и мужеству команда, его помощника лейтенанта Розова и механика инженер-лейтенанта Сапегина пожар был ликвидирован.

Еще более тяжелые испытания перенес экипаж подводной лодки «М-32» (командир капитан-лейтенант Колтыгин). 2 июня 1942 г. лодка вышла из Новороссийска с грузом боеприпасов и бензина. На следующий день ей пришлось преодолевать непрерывные противодействия вражеской авиации. Шесть раз она вынуждена была погружаться: в 04 ч 15 мин, в 14 ч 02 мин, в 17 ч 16 мин, в 18 ч 20 мин, в 20 ч 08 мин и в 20 ч 50 мин, и все же сумела скрыто пройти в одну из прилегающих к Севастополю бухт и разгрузиться*. В бухте на лодку были приняты раненые и две женщины. С рассветом лодка отошла от пирса, погрузилась и начала дифферентовку. В это время пары от остатков доставленного бензина стали проникать во внутренние помещения, и в момент окончания дифферен-

* Некоторым подводным лодкам во время походов в Севастополь приходилось погружаться за время перехода до 16—18 раз.

товорки в центральном посту произошел взрыв. Многие получили серьезные ожоги.

Всплыть в надводное положение из-за угрозы артиллерийского огня и непрерывных налетов самолетов противника было невозможно. Поэтому лодка легла на грунт с расчетом продержаться до темноты, а затем всплыть и следовать по назначению. Но это оказалось трудно выполнить. Пары бензина продолжали распространяться по отсекам и отправлять воздух. Дышать становилось все труднее и труднее. У многих появилось головокружение, руки откачивались. Каждый шаг требовал большого напряжения. Обильный пот нестерпимо обжигал раны. Некоторые начали бредить и заговариваться.

Нормальное самочувствие сохранили лишь несколько человек и особенно главный старшина Пустовойтенко и краснофлотец Сидоров.

В 17 часов обессилевший от усталости командир лодки, решив немного отдохнуть, приказал Пустовойтенко не спать, во что бы то ни стало продержаться до 21 часа и разбудить его. В 21 час он стал будить командира, но последний встать не смог.

Пустовойтенко попытался поднять механика Медведева, но тот, также надышавшись паров бензина, встать не смог. Тогда он перенес Медведева в центральный пост, чтобы с его помощью произвести всплытие. Затем старшина решил перенести в центральный пост и командира лодки, продуть балласт и, когда подводная лодка всплынет, вынести командира наверх, надеясь, что на свежем воздухе его состояние быстро улучшится. Старшина продул среднюю. Подводная лодка всплыла под рубку. Неимоверными усилиями он открыл люк. Свежий воздух ударил в лицо, и Пустовойтенко, начав терять сознание, вновь задраил люк и упал.

Всплывшая подводная лодка осталась без управления и находилась в таком положении около 2 часов. За это время Пустовойтенко пришел в себя. Очнувшись, он открыл рубочный люк и вынес наверх командира лодки. Колпаки на воздухе пришел в себя, но управлять кораблем все-таки не мог.

Старшина спустился вниз, включил судовую вентиляцию, задраил люк в шестой отсек, откачал воду из трюма и продул главный балласт. Затем он вынес наверх элек-

трика Кижакова. Придя в себя, Кижаков встал на вахту к электромоторам.

К этому времени командир вновь принял командование лодкой. В 1 ч 31 мин лодка, снявшись с камней, на которые она села во время свободного дрейфа, направилась в Новороссийск *.

В не менее сложных условиях проходили и другие походы подводных лодок. Однако и в этих условиях подводники Черноморского флота, непрерывно обогащая свой опыт, настойчиво продолжали выполнять задания командования.

Несмотря на все усилия, противник так и не смог сорвать перевозки на подводных лодках до эвакуации Севастополя.

Если подытожить результаты действий всех подводных лодок только за июнь 1942 г., то окажется, что они 77 раз прорывали блокаду и доставили защитникам Севастополя 3300 т боеприпасов, около 600 т горючего и другие грузы.

Таким образом, подводные лодки Черноморского флота, впервые решая ответственную задачу по перевозке грузов, справились с ней не хуже, чем английские подводные лодки на Средиземном море или американские на Тихом океане, причем в более сложных условиях.

Особенно наглядно это видно из сопоставления деятельности транспортных лодок в условиях тесной блокады Севастополя и открытой блокады Мальты.

Севастополь с моря был блокирован немецкими и итальянскими подводными лодками и катерами, базировавшимися в непосредственной близости (Балаклава, Форос и др.), а с воздуха — немецкой авиацией, действовавшей с аэродромов Качи, Евпатории, Симферополя, Керчи и других городов. Наибольшую угрозу представляла авиация, базировавшаяся в районе Владиславовки и Керчи, так как она «висела» над путями кораблей, прорывавших блокаду, а расстояния не позволяли истребителям прикрывать наши лодки. Но, помимо этого, Севастополь был осажден с суши и не только просматривался наблюдателями с окрестных высот, но и простреливался.

* Этот случай со значительно большими подробностями, основанными на документах, был описан в нашей печати Л. Соболевым и А. Баковиковым еще в 1942 г.

Осада с суши и тесная блокада с моря и воздуха вынуждали подводные лодки оперировать с грузами ночью, менять места в гаванях, прикрываясь дымовыми завесами,

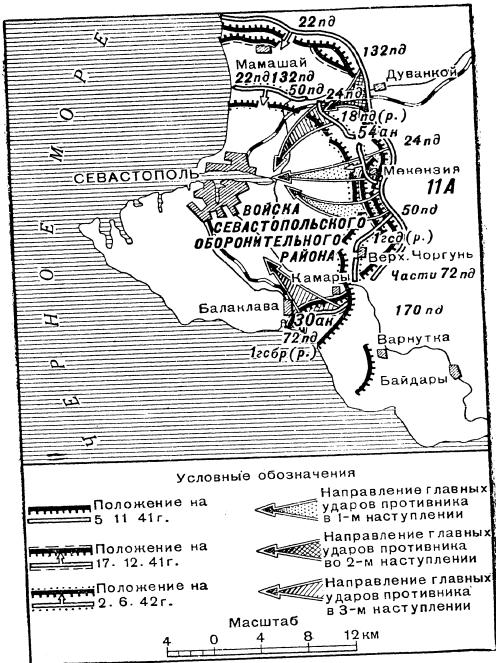


Рис. 17. Оборона Севастополя
(5 ноября 1941 г. — 4 июля 1942 г.)

или отлеживаться на грунте. Вход в базу и выход из нее, выгрузку и приемку грузов приходилось обеспечивать контрабатарейным огнем тяжелой артиллерией, барражированием истребителей, задымлением гаваней, а иногда и

Некоторые сведения об опыте советских подводников

269

демонстративными действиями на одном из участков оборонительного рубежа.

Борьба на подходах и за стоянку в базе велась не эпизодически, как в дни прихода конвоев в Розетту (Мальта), а непрерывно — с первого до последнего дня осады. При прорыве районов развертывания дозоров блокирующих сил подводные лодки часто подвергались меньшей опасности, чем при нахождении в Севастополе.

Чтобы яснее представить, насколько условия выгрузки с подводных лодок в Севастополе отличались от условий на Мальте, достаточно сравнить данные, характеризующие интенсивность воздушных налетов противника.

В период наиболее ожесточенных налетов немецкой авиации между 21 января и 24 февраля 1942 г. на объекты Мальты было совершено 1960 самолето-налетов бомбардировщиков. В связи с прибытием конвоя на Мальту в конце марта авиация противника снова предприняла массированные налеты, совершив с 24 марта до 12 апреля 2159 самолето-налетов и сбросив 1870 бомб*. При примерном подсчете это составит около 1100—1200 т бомб.

В период с 20 мая по 30 июня 1942 г. немцами на Севастополь было совершено 19 975 самолето-налетов. При этом было сброшено до 17 000 т бомб. Кроме того, за время июньских боев противник выпустил по системе обороны и городу 446 000 артиллерийских снарядов и 470 000 мин.

Для сопоставления транспортной деятельности наших подводных лодок и американских можно привести следующие данные. С января 1943 г. до поздней осени 1944 г. 18 американских подводных лодок высадили на Филиппины 327 человек, доставили партизанам 1325 т различных грузов и эвакуировали 466 человек**, а на Черном море только одно (значительно меньшее по составу) соединение подводных лодок за 2 месяца наиболее интенсивного снабжения осажденного Севастополя доставило в базу 3700 т грузов и эвакуировало около 1200 человек.

Как в данном, так и в других случаях при окончательных выводах необходимо исходить из всей совокупности

* The Air Battle of Malta. The Official Account of the RAF in Malta. London, 1944, p. 51.

** Т. Р оско. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне, стр. 315.

взаимосвязанных элементов, обусловливавших деятельность лодок в целом, и в частности, например, учитывать расстояния, которые приходилось преодолевать американским лодкам, и расстояния, которые преодолевались советскими лодками. И все же объективное сопоставление показывает, что наши подводники, действуя в более сложных условиях, проделали относительно большую работу, чем американские.

Факты показывают, что выгрузка аккумуляторов для увеличения грузоподъемности, приемка бензина в цистерны и т. д. были применены подводниками Черноморского флота раньше, чем американцами и англичанами.

Однако для нас важно главным образом то, что, несмотря на значительное различие обстановки на театрах военных действий, одним из наиболее надежных средств скрытного сообщения между блокированными приморскими пунктами и материком или базами театра в условиях прошедшей войны явились подводные лодки.

Спасение и транспортировка экипажа подводной лодки „Щ-421“ Как известно, условия для боевых действий на Баренцевом море были исключительно тяжелыми. Это было признано и нашими бывшими союзниками, и нашим бывшим противником.

Так, ветеран северных конвоев коммодор Мейтланд Боушер называет условия плавания в Баренцевом море «ужасными», а затруднения и испытания, приходившиеся на долю торговых судов, «невообразимыми». У. Кериг считает, что переходы конвоев в Мурманск проходили в столь сложных условиях (погода и атаки немцев), что даже участие в одном таком плавании дает право считать себя ветераном в морском и военном отношениях*.

Командир одной из немецких подводных лодок периода первой мировой войны писал: «Как будто все силы природы соединились против нас. В Баренцевом море сосредоточились духи зла со всех морей мира».

Кроме плохих климатических условий, обстановка еще усложнялась противодействием врага, которое усиливалось по мере того, как росли потери его тоннажа; горноегерские

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1946, № 1, p. 515.

дивизии корпуса «Норвегия» недополучали все больше и больше грузов, а вывоз никелевой руды, так необходимой для изготовления вооружения, срывался.

Стремясь преградить нашим подводным лодкам доступ к конвоям, шедшим шхерными фарватерами, гитлеровское командование все время увеличивало число эскортных кораблей, действовавших в водах Северной Норвегии: сначала до числа транспортов в конвое, затем увеличило их вдвое, а на последующих этапах число эскортных кораблей намного превысило и эту норму. Помимо непосредственного охранения конвоев и одиночных судов на переходе, противник с этой же целью развернул на побережье широкую сеть наблюдательных постов, береговых батарей, а также промежуточных баз и опорных пунктов для многочисленных легких сил. Одновременно немецкое командование плотными минными заграждениями в несколько линий прикрыло с моря почти на всем протяжении пути следования конвоею.

Несмотря на столь тяжелую обстановку, подводники Северного флота Гаджиев, Колышкин, Котельников, Фисанович, Егоров, Лунин и многие другие совершили один боевой поход за другим, успешно прорывались в базы и фьорды, форсировали минные заграждения и, не считаясь с численным составом охранения конвоев и транспортов, отправляли их на дно.

7 апреля 1942 г. во время одного из походов подводная лодка «Щ-421» (командир капитан-лейтенант Видяев Ф. А.), на которой находился командир дивизиона капитан 2 ранга Колышкин И. А., потопила немецкий транспорт.

Не обнаруживая больше объектов для атаки, командир лодки на следующий день принял решение, одобренное командиром дивизиона, подойти к берегу и предпринять поиск транспортов на укрытых стоянках в ближайших фьордах. Неожиданно в 20 ч 58 мин под кормой лодки раздался взрыв. Лодка подорвалась на мине. В результате взрыва в прочном корпусе образовалась пробоина и начала поступать вода. Мостик и гребные винты были серьезно повреждены, сорвало барбет с правого борта у кормового орудия, перекосился рубочный люк, вышел из строя радиопередатчик. Лодка потеряла возможность двигаться

своим ходом, погружаться и поддерживать связь с командованием или другими лодками.

Срочно были приняты все меры по борьбе за живучесть. Неизвестно, по чьей инициативе парусиновые чехлы с динамитом перебросили на поднятые перископы, и под этим импровизированным парусом лодка прошла около 3 миль. Но ветер стих, и лодка остановилась всего лишь в 4 милях от вражеского берега.

Приближался рассвет. Командир дивизиона и командир лодки приняли решение в случае угрозы противника дать бой и погибнуть с честью. Командир электромеханической боевой части инженер-капитан-лейтенант Славинский подготовил лодку к взрыву.

Вскоре старшины Рябов и Свинин наладили связь, и командр дивизиона с командром лодки донесли Военному Совету о случившемся и о принятом ими решении.

Командующий флотом вице-адмирал Головко А. Г., получив донесение, срочно передал всем подводным лодкам, действующим в районе подрыва «Щ-421», приказание: «...немедленно окажите помощь. Спасите экипаж. Лодку отбуксируйте или потопите». Так обстановка вынудила возложить на подводные лодки, находившиеся в море, сложную спасательную и транспортную задачу, решая которую они должны были выступить или в роли буксировщиков, или в роли перевозчиков людей, или в той и другой одновременно. Как видно, командующий флотом считал нецелесообразным уточнять задачу и, полагаясь на большой боевой опыт командиров лодок, разрешил им действовать, сообразуясь с обстановкой.

Первой в район подрыва «Щ-421» в 9 ч 45 мин 9 апреля вышла лодка «К-22», которой командовал капитан 2 ранга Котельников В. Н.

«К-22» приняла по УКВ позывные «Щ-421» и подошла к борту лодки. Медлить нельзя было ни секунды. Видимость заметно улучшалась, и уже можно было различить прибрежную полосу и отдельные постройки. Противник мог появиться каждую минуту. Несмотря на это, капитан 2 ранга Котельников попытался все-таки отбуксировать «Щ-421» от берега, чтобы, следуя вдали от берегов, помочь ей дойти до своей базы. Совместными усилиями экипажей лодок «Щ-421» в 11 ч 45 мин была взята на буксир, и «К-22» начала набирать малый ход. На случай внезапного

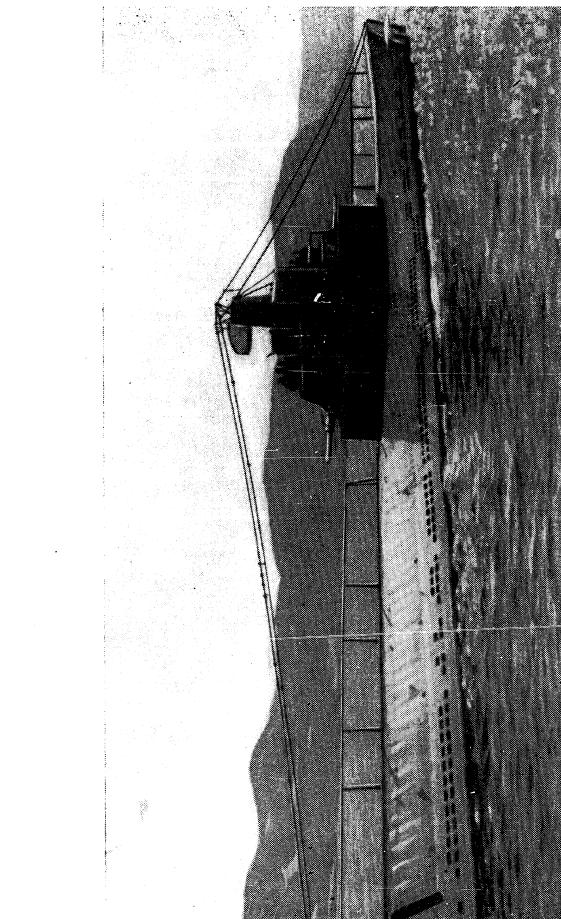


Рис. 18. Подводная лодка типа «К».

появления противника артиллерия обеих лодок была приведена в готовность.

Из-за сильной зыби, поступления воды в лодку и потери управляемости буксировка оказалась невероятно трудной, и через 10—12 минут буксирные тросы лопнули, баржу снова был заведен

Не прошло и 15 минут, как буксир снова был заведен, но, не выдержав нагрузки, лопнул. На «К-22» вырвало киехт. Командир «К-22» вновь хотел повторить маневр, но вдруг со стороны берега появился самолет, а из ближайшего форда вышли немецкие катера. Попытки взять «Щ-421» на буксир были прекращены.

Маневрируя на крутой волне, капитан 2 ранга Котельников подвел свою лодку к носу «Щ-421», и личный состав последней начал переходить по перу новового горизонтального руля на палубу «К-22». «Щ-421» покинул свою лодку. Ка-

К 13 часам экипаж «Щ-421» покинул свою лодку. Га-
тера уже находились на угрожающем расстоянии, а в воз-
духе появились два бомбардировщика. Поэтому командир
подводной лодки «К-22» почти в упор выпустил торпеду.
Раздался взрыв, и «Щ-421» скрылась под водой. Убедив-
шись, что лодка затонула, командир «К-22» погрузился и
стал удаляться от берега, преодолевая минные загражде-
ния противника.

Так закончился первый этап этой ответственной операции, в результате которой подводная лодка, действовавшая на морских сообщениях противника и потопившая в течение нескольких предыдущих дней два транспорта, превратилась в подводный транспорт для скрытной перевозки личного состава.

Рассматривая действия «К-22», необходимо подчеркнуть, что они проходили в непосредственной близости от вражеского побережья в районе, опасном в минном отношении. Кроме того, еще до получения приказания командующего флотом лодка израсходовала значительную часть электроэнергии и нуждалась в подзарядке батарей, так как долго ходила под электромоторами.

Однако, несмотря на сложность обстановки, командир «К-22» использовал все возможности, чтобы спасти не только экипаж, но и лодку.

Через несколько дней перехода в сложных условиях «К-22» доставила спасенный экипаж в главную базу, а спу-

ся некоторое время весь экипаж в полном составе во главе с командиром был назначен на однотипную лодку, на которой и продолжал действовать против морских сообщений врага.

**Экстременная
переброска
войсковых отрядов** Обстановка, сложившаяся на Тихоокеанском театре после начала войны против империалистической Японии, характеризовалась тем, что Советская Армия, перейдя границы Маньчжурии, развивала стремительное наступление против основных группировок Квантунской армии. Столь же стремительными были и действия частей 16-й армии 2-го Дальневосточного фронта на Южном Сахалине. На Тихоокеанский флот были возложены задачи захвата портов на побережье Кореи, которые противник мог использовать для переброски подкреплений и эвакуации, а также высадка десантов на Курильские острова.

Чтобы заставить противника отказаться от переброски войск с острова Хоккайдо на Южный Сахалин, была предусмотрена высадка демонстративного десанта в составе двух отрядов на западное побережье острова Хоккайдо в район Румои. Высадка была возложена на подводные лодки.

Ввиду того что обстановка быстро менялась, задача командира дивизиона лодок капитану 2 ранга Савич-Демьянюк В. И. была поставлена на рассвете, а выход лодок был назначен в сумерки того же дня.

Несмотря на ограниченное время, подводные лодки (командиры капитан 3 ранга Барбитов и капитан-лейтенант Цветко) быстро подготовились к выходу в море и в назначенное время приняли на борт отряды моряков и солдат каждый численностью около 60 человек с личным вооружением, четыре 45-мм орудия с боеприпасами для ведения боев в течение нескольких дней, а также 10-суточный запас продовольствия.

Личный состав, вооружение и грузы были размещены во внутренних помещениях таким образом, что экипажи лодок могли нести службу и проводить работы без особых затруднений.

В установленное время лодки вышли из района Владивостока. Ввиду большой длительности предстоявшего боевого похода командиром дивизиона были предусмотрены «про-

«гулки» десантников на верхней палубе в ночное время. На свежий воздух выходили группами примерно по 12 человек.

В дневное время лодки шли в повышенной боевой готовности, так как не исключалась возможность встречи с авиацией или с подводными лодками противника. На переходе было получено несколько оповещений штаба флота о полетах японской разведывательной авиации, а одна из наших лодок, находившаяся в районе западных подходов к проливу Лаперуз, донесла, что была безрезультирующе атакована подводной лодкой.

В дальнейшем в связи с изменением общей обстановки подводным лодкам было приказано следовать в Маоку.

К этому времени Квантунская армия была полностью разгромлена и Япония заявила о капитуляции. Проблема скрытной доставки огрудов, находившихся на борту лодок, стала менее острой. Однако в отдельных пунктах побережья и в портах Южного Сахалина все еще продолжались бои и, несмотря на формальное прекращение огня, был возможен обстрел. Поэтому вплоть до самого подхода к Маоке лодки вынуждены были действовать скрыто и быть в готовности к немедленному погружению. В такой обстановке они, несмотря на 7-балльный штурм, 20 августа благополучно доставили отряд в Маоку.

Через несколько дней один из этих отрядов был благополучно доставлен лодкой в район Владивостока.

Таким образом, несмотря на экстренность задания, штормовую погоду и перенаселивание лодок с одного пункта высадки на другой, более удаленный, все вопросы, связанные с перевозкой значительных групп людей с вооружением (размещение, регенерация воздуха, организация питания и отдыха на переходе, высадка и выгрузка людей и боеприпасов и др.), были решены и задача успешно выполнена подводными лодками без какого-либо их переоборудования и без оставления части экипажа на берегу.

Несколько дополнительных замечаний

Кроме приведенных примеров, известно немало случаев использования подводных лодок для спасения людей с погибших кораблей и самолетов, высадки на побережье, захваченное противником, диверсионных разведывательных групп, связных, партизан и для эвакуации их.

Например, подводная лодка Черноморского флота под командованием старшего лейтенанта С. Н. Хаханова, доставив в Севастополь в июне 1942 г. боеприпасы и приняв

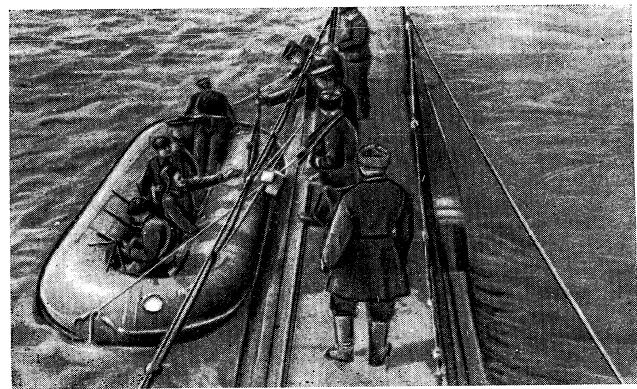


Рис. 19. Высадка с подводной лодки разведывательно-диверсионного десанта на Крымское побережье

на борт группу эвакуируемых, при возвращении в Новороссийск подобрала в море еще несколько человек с потопленного противником судна. Во время другого похода эта же лодка сняла группу людей с одного из участков Крымского побережья, занятого противником.

Подводная лодка «малютка» капитана З ранга Я. К. Иосселиани, возвращаясь из очередного боевого похода и получив приказание по радио, вышла в район, находящийся в 48 милях южнее Севастополя, где обнаружила наш самолет, совершивший вынужденную посадку, и катер противника, протаранивший самолет. В воде близ самолета был подобран находившийся без сознания советский летчик, которому в дальнейшем была оказана медицинская помощь.

Можно напомнить также, что подводные лодки Черно-

морского флота совершили несколько высадок разведчиков и связных на берег, занятый противником.

Неоднократными были рейсы подводных лодок с группами разведчиков и к побережью Норвегии.

В середине сентября 1941 г. подводная лодка Северного флота «М-173» высадила на одном из участков побережья Норвегии группу разведчиков в составе 13 человек с вооружением и большим запасом продовольствия. Прежде чем производить высадку, командир лодки, соблюдая скрытность, тщательно осмотрел избранный участок побережья, после чего лодка легла на грунт. Ночью в полной темноте разведчики были посажены в резиновые лодки и в несколько приемов переброшены на берег.

В начале апреля 1942 г. одной из подводных лодок было приказано высадить на побережье Норвегии группу разведчиков. Разведчики были высажены на прибрежный участок, но берег был настолько обрывист и скалист, что двигаться вглубь оказалось совершенно невозможным. По сигналу разведчиков они снова были приняты на подводную лодку. В течение нескольких дней лодка вынуждена была оставаться у побережья, занятого противником, и только после того, как был найден более подходящий участок, разведчики вновь были успешно высажены.

Особенно трудным был поход подводной лодки «С-55» с разведчиками к северо-западному побережью Норвегии в начале октября 1943 г. На этот раз лодке предстояло высадить разведывательную группу с грузом (более 150 мест). Задача усложнялась тем, что при подходе к избранному участку высадки необходимо было форсировать минные заграждения противника и избежать обнаружения лодки многочисленными катерами и мотоботами противника.

При подходе к берегу минные заграждения были успешно форсированы в подводном положении. За кораблями и вспомогательными судами противника было установлено тщательное наблюдение всеми имевшимися средствами. При угрозе обнаружения лодке неоднократно приходилось ложиться на грунт. Над ней прошло более 15 кораблей и противника. Однако удобный момент был выбран, и разведчики успешно высадились в назначенному районе. Выполнив задачу, лодка ушла в море.

Кроме приведенных случаев транспортировки людей и грузов, известно о высадке отдельных групп с «Щ-404»,

«М-105» и других, а также об эвакуации людей с побережья, занятого противником, лодками «М-171», «М-172» и др.

Число скрытных высадок и эвакуации людей достигает нескольких десятков. Но и изложенного выше достаточно, чтобы показать, что подводники-североморцы занимались этим видом транспортной деятельности неоднократно и успешно, причем в условиях Баренцева моря и норвежского неприступного побережья, а не в «курортных» условиях южных и экваториальных широт.

Даже балтийские подводники, которые вынуждены были прорываться через исключительно плотные минные заграждения Финского залива, и те не раз подбирали людей с потопленных ими вражеских транспортов для доставки в базу.

Интересен случай, который произошел с подводной лодкой «Щ-402» на Северном флоте. Во время одного из боевых походов ввиду крайне тяжелых штормовых условий плавания не хватило топлива для возвращения в базу. Получив донесение командира лодки, командование направило на помощь «Щ-402» подводную лодку с топливом. Встреча состоялась. Несмотря на крупную зыбь, лодки сошлись бортами. С подводной лодки через входной люк протянули присоединенный к пожарному рожку шланг в дизельный отсек «Щ-402» и по нему передали топливо.

Не вдаваясь в описание всех подобных случаев, следует сказать, что наряду с такими общими чертами, как вынужденный характер использования подводных лодок (применение для этих целей других средств было невозможно) и привлечение для транспортных целей подводных лодок без их специального переоборудования и переделки, транспортная деятельность наших подводных лодок в отличие от аналогичной деятельности подводных лодок других воюющих государств проходила в своеобразных условиях, которые характеризуются:

— чрезвычайно сложной обстановкой (тесная блокада Севастополя, плотные минные заграждения в Финском заливе, невозможность следовать по заранее проложенным фарватерам или идти непосредственно за тралами, пристрел артиллерией форсируемых участков и т. д.);

— большим напряжением боевой деятельности подводных лодок и ограниченными возможностями выделения

Г л а в а VIII

для решения транспортных задач значительного числа лодок, экипажи которых могли бы получить необходимый отряды, пройти дополнительную подготовку и т. д.;

— высокой плотностью и непрерывностью радиолокационного и визуального наблюдения за морем при помощи самолетов в связи с близостью сухопутных аэродромов противника к трассам движения блокадодрорывателей в Финском заливе, у берегов Крыма и вдоль северных берегов Норвегии;

— большой насыщенностью побережья, на которое подводные лодки высаживали разведывательно-диверсионные группы, различными средствами наблюдения и обороны (кроме ряда участков на побережье Северной Норвегии); (кроме обстоятельство требовало исключительно точного подхода к избранным участкам побережья, соблюдения максимальной скрытности действий и нередко вынуждало производить высадку на труднодоступные скалистые участки берега).

Несмотря на трудности, наши подводники успешно справились со всеми задачами по скрытной транспортировке грузов и людей. Это оказалось возможным потому, что личный состав подводных лодок имел отличную боевую подготовку и проявил инициативу, смелость и моральную стойкость.

В результате неоднократного использования подводных лодок для транспортных целей на всех театрах наш флот приобрел большой опыт, который существенно дополняет и развивает практику аналогичной деятельности подводных лодок иностранных флотов.

*Г л а в а IX***АНАЛИЗ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК И НЕКОТОРЫЕ ВЫВОДЫ**

В предыдущих главах дана общая картина того, где, когда и каким образом подводные лодки использовались для решения транспортных задач.

Для полного анализа в приведенных материалах не хватает таких данных, как, например, статистика грузо-пассажирских рейсов подводных лодок; подсчет случаев обнаружения и атак подводных лодок, выполнявших транспортные задачи; описание обстоятельств приемки и выгрузки грузов и пассажиров; оперативно-тактические обоснования, на базе которых производилось переоборудование лодок и строительство специальных транспортных лодок, и т. д. Недостает также сведений о методах обеспечения транспортной деятельности подводных лодок, о влиянии случаев невыполнения лодкой транспортной задачи на дальнейший ход боевых действий и многое другое. Однако, несмотря на это, анализ известных фактов, позволяющий сделать ряд обобщений, все же возможен.

Основные причины, породившие скрытные перевозки на подводных лодках

В первую мировую войну подводные лодки для транспортировки грузов и людей применялись в ограниченном масштабе и только на некоторых морских театрах. Во вторую мировую войну потребность в скрытных перевозках под влиянием обстановки встала перед флотами всех стран на всех морских и океанских театрах.

Картину транспортного использования подводных лодок, пока без их подразделения на различные виды перевозок, дает табл. 9.

Таблица 9

Общие данные о транспортной деятельности подводных лодок флотов различных стран во второй мировой войне:
+ (использовались), — (не использовались), ? (требует уточнения)

Страны	Океаны, моря	Атлантический океан	Средиземное море	Индийский океан	Тихий океан	Закрытые и окраинные моря*
Германия	+	+	+	—	—	+
Италия	+	+	+	—	+	+
Англия	+	+	+	—	+	+
Япония	+	—	—	+	—	+
США	+	—	—	—	—	+
Франция	?	—	—	—	—	—

Не составляют исключения и подводные лодки Военно-Морского Флота СССР, которые использовались для транспортных целей на всех морских театрах Великой Отечественной войны.

Следует отметить, что во всех странах подводные лодки одновременно участвовали в выполнении транспортных задач как одиночно, так в ряде случаев и в составе группы (от 2 до 15 лодок).

Транспортная деятельность лодок, начавшаяся в различных флотах в разное время (с первых дней войны — Италия, Япония, США; в условиях определенной обстановки — Германия, Англия), продолжалась на протяжении всей войны или во всяком случае на протяжении большей части. Причем, если в первую мировую войну специальные подводные транспорты типа «Дейчланд», появившиеся на определенном этапе войны, заканчивали ее в роли боевых лодок, имевших далеко не наилучшие тактико-технические характеристики, то во второй мировой войне наблюдалась обратная тенденция. В некоторых флотах на определенных этапах войны часть боевых подводных лодок была переоборудована в транспортные.

* Норвежское, Северное, Южно-Китайское, Адриатическое, Яванское и другие моря.

Помимо этого, во всех иностранных флотах, кроме английского и американского, к концу войны широко развернулось строительство подводных лодок, специально предназначенных для транспортных целей. Даже во флоте США, который, казалось бы, не испытывал в этом особой необходимости, вынашивались планы строительства специальных подводных транспортов грузоподъемностью до 7500 т *.

Иначе говоря, транспортная деятельность подводных лодок в ходе второй мировой войны стала обычным видом их деятельности, а количество перевозимых грузов и число лодок, привлекаемых для этих целей, непрерывно увеличивались.

Было несколько причин такого быстрого и прогрессирующего развития транспортной деятельности подводных лодок.

Одной из основных причин являлась оперативная и стратегическая блокада пунктов и районов базирования морских сил, которую осуществлял противник на данном театре. Речь идет не о формальной, классической блокаде надводных сил на определенном рубеже, отошедшей в область предыдущего, а о широком комплексе мероприятий, систематически проводившихся противником, включая использование надводных кораблей, авиации и подводных лодок, широкое применение мин и средств технического наблюдения, в результате чего выход сил из данной базы (или из района базирования) становился крайне затруднителен или вообще невозможен. Подобная блокада, если враг располагал достаточными силами и средствами, мешала как проведению планируемых операций (особенно если при их подготовке не предпринимались специальные меры), так и поддержанию сообщений с наиболее важными пунктами на театре и с силами, находящимися в море. И если такая блокада была действительно эффективной, блокированная сторона вынуждена была искать пути ее преодоления.

Характер современной войны все более и более исключает возможность поддержания сообщений по морю при помощи силы. Это особенно очевидно, если блокирующая

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1957, № 5, p. 476.

сторона обладает большим общим перевесом в силах и возможностью их быстрого сосредоточения на наиболее важных направлениях и последующего переразвертывания. Поэтому попытки прорыва блокады силой приводят к тяжелым потерям, а прорывающиеся силы, обнаруженные противником, неизбежно подвергаются преследованию.

Другим методом преодоления блокады был скрытный прорыв надводных кораблей и судов, которые, имея относительно большую скорость и пользуясь темнотой, туманом, нейтральными водами, различными видами маскировки и т. д., незамеченными проходили контролируемую полосу, после чего скрытно следовали к назначенным районам или объектам.

Успешное в ряде случаев выполнение подобных задач привело к тому, что в морской литературе начал применяться специальный термин — «блокадопрорыватель», пред倾向着 to классификационное значение*. История знает много примеров удачного прорыва блокады надводными кораблями и судами во всех войнах, включая и вторую мировую, но числа их от войны к войне и даже в ходе одной и той же войны неизменно убывали.

Так, если в период с апреля 1941 г. по июнь 1942 г. из 22 немецких блокадопрорывателей дошли по назначению 18, т. е. 82%, то с августа 1942 г. по май 1943 г. из 32 блокадопрорывателей прорвалось лишь 14, т. е. около 44%. Иначе говоря, возможность прорыва блокады надводными кораблями и судами резко уменьшилась.

Одной из основных причин этого было развитие авиации и появление новых технических средств наблюдения, в результате чего даже самые быстроходные корабли и суда сплошь и рядом не всегда могли поддерживать сообщения между двумя районами базирования, с изолированными базами, кораблями и подводными лодками, находящимися в море.

Вот почему со временем подводная лодка стала классическим прорывателем блокады оперативного и стратегического характера **.

* В качестве блокадопрорывателей использовались боевые корабли и вспомогательные суда.

** По той же причине для обеспечения скрытных сообщений во время второй мировой войны иногда применялись и самолеты.

В использовании подводных лодок для транспортных целей есть много недостатков и прежде всего их относительная медлительность передвижения, сравнительно малая грузовместимость, технические трудности приемки и передачи различных видов снабжения в открытом море и выгрузки на необорудованное побережье и т. д. Но в ходе войны большая часть этих «грехов» как бы компенсировалась главным достоинством лодок — скрытностью, а следовательно, и относительно высокой степенью надежности подводных транспортировок.

Другой причиной, породившей необходимость использования подводных лодок для решения транспортных задач (передача в море топлива, торпед, продовольствия и т. д.), была недостаточная автономность боевых лодок и стремление сократить до минимума число их выходов и возвращений в базы. Последнее было вызвано тем, что потери подводных лодок, особенно в тех случаях, когда блокадная система противника носила противолодочную направленность и распространялась на весь театр, возрастили.

В частности, исключительно серьезная угроза для вышедших в море и возвращавшихся в базы подводных лодок создалась в Бискайском заливе и на выходе из Норвежского моря в Северную Атлантику, где союзники использовали для поиска и атак подводных лодок весь комплекс сил и средств противолодочной обороны: минные заграждения, береговую авиацию, вооруженную радиолокаторами, многочисленные корабли противолодочной обороны и даже подводные лодки, которые были названы «киллеры» — убийцы*.

Кроме того, возраставшие масштабы использования бомбардировочной авиации против баз подводных лодок приводили к росту потерь лодок непосредственно в базах.

Под влиянием этого наступил перелом, когда лодки были в относительно большей безопасности в открытом море или в базах, которые, помимо соответствующих сил и средств обороны, имели еще и специальные бетонные укрытия (например, в Бордо, Сен-Назере и других базах Бискайя).

* Этот термин из литературы уже перешел в официальные документы и справочники.

ского залива, на которые базировались немецкие лодки и куда периодически заходили итальянские и японские).

Это вынудило германское командование искать способы сокращения числа выходов и возвращений подводных лодок в свои базы без снижения интенсивности боевых действий на морских сообщениях. Так мы подошли ко второй причине, породившей транспортную деятельность лодок,— недостаточной их автономности.

Просчет соответствующих адмиралтейств, задававших исходные элементы для проектных бюро и судостроительной промышленности, был двойной. Рассчитывая на скорую и полную победу на континенте по методу блицкрига, гитлеровское ОКМ* совершило не ожидало, что ему придется послать лодки в Японию за стратегическим сырьем.

Быстрое достижение главных целей войны в Европе, по расчетам немцев, должно было предотвратить вступление в войну США, поэтому походы немецких лодок в воды Карибского моря или к устью Гудзона не планировались. Лодки строились для блокады Британских островов.

Вот почему, когда блицкриг на подступах к Москве был похоронен, оказалось, что подводные лодки нужны не только в значительно большем количестве, но и что их оперативные и тактико-технические элементы не обеспечивают возможности широкого ведения активных действий в удаленных районах.

Необходимость повышения автономности по топливу и по торпедам была новой практической проблемой**, которая, как уже говорилось, частично решалась компромиссным путем (лодки, возвращавшиеся в базы, передавали оставшиеся торпеды или соляр на лодки, остающиеся в море), но в конце концов вынудила переоборудовать часть боевых лодок, а затем и приступить к постройке специальных подводных лодок-танкеров и лодок-торпедовозов.

Использование «дюймовых коров» и других транспортных лодок позволило сократить число возвращений боевых лодок

* OKM (Oberkommando der Kriegsmarine) — главное командование военно-морского флота.

** В теоретическом плане проблема повышения автономности была не нова. Но в то время как на эту тему много писалось и говорилось, практически в связи со слепым преклонением перед идеей континентального блицкрига было сделано очень мало.

Анализ и некоторые выводы

док (каждый подводный транспорт обеспечивал 5—6 боевых лодок) в два, а иногда и в три раза. Соответственно уменьшалась вероятность потерь лодок.

Не менее важным явилось увеличение оперативного радиуса действия боевых подводных лодок, которые могли патрулировать на вынужденных из Карийского моря или уходить в Индийский океан.

Естественно, что проблема повышения автономности решалась и за счет увеличения водоизмещения лодок. Так, например, японские лодки типа «I-400» уже могли пересекать Тихий океан и длительное время действовать на подходах к Панамскому каналу без доприемки топлива в море. Однако не при всех условиях было выгодно идти по такому пути, так как увеличение водоизмещения ведет к ухудшению тактико-технических характеристик.

Но самой главной причиной появления транспортных лодок специальной постройки и особенно использования боевых подводных лодок для транспортных целей — спасения летчиков, высадки десантов, скрытной эвакуации и др., — бесспорно, была способность подводной лодки осуществлять перевозки через море скрытно и почти независимо от соотношения надводных сил воюющих сторон.

Причины появления Транспортировка боевых средств с помощью подводных лодок занимала в скрытных перевозках морем весьма замечательное место.

Так, например, итальянцы, начав в 1940 г. перевозки человекоуправляемых торпед «Майале» к Александрии, в 1943 г. готовили операцию против Нью-Йорка, в которой в качестве возможного средства нанесения удара предполагалось использовать сверхмалые подводные лодки. Позже итальянцев применяли аналогичные средства японцы, причем сначала были применены сверхмалые лодки, доставляемые лодками-транспортерами, а затем, уже перед окончанием войны, наметилось широкое использование человекауправляемых торпед «Кайтен». Кроме того, японцы возлагали определенные надежды и на взрывные лодками самолеты.

Еще позже те же средства, причем одновременно и человекоуправляемые торпеды, и сверхмалые лодки (буксируемые), принял на вооружение и флот Англии.

На тот же путь перед окончанием войны стало и морское командование гитлеровской Германии, по настоящию которого было разработано и построено несколько вариантов сверхмалых подводных лодок.

Надо добавить, что в японском флоте боевые средства транспортировались не только подводными лодками, но и надводными кораблями; в итальянском флоте, помимо человекоуправляемых торпед, взрывных на лодках, в операциях против английского флота участвовали и взрывающиеся катера, и человекоуправляемые торпеды, выпускающиеся с плавбаз и даже с береговых станций, и т. д.

В связи с этим напрашивается ряд вопросов: не случайно ли появилась тенденция широкого применения «малых» боевых средств, в том числе и средств, возимых на подводных лодках? Чем объяснить известное совпадение методов использования этих средств в японском и итальянском флотах, причем итальянский флот в отличие от японского готовился к войне не на широких океанских просторах, а в пределах относительно ограниченного Средиземноморского театра и, следовательно, к войне в совершенно иных условиях?

Б ответ на эти вопросы, в порядке общей оценки опыта второй мировой войны, можно сказать, что применение японцами сверхмалых подводных лодок и других «малых» средств явилось логическим завершением одной из основных стратегических идей, лежавших в основе многолетней подготовки к войне с главным империалистическим конкурентом (США и, возможно, с Англией), — завоеванием господства на Тихом океане и обеспечением решающего влияния в странах Юго-Восточной Азии.

То же самое можно сказать и про использование «малых» боевых средств итальянцами, которые рассчитывали превратить Средиземное море в «mare nostrum»*.

Конечно, условия, которые можно было предвидеть, а следовательно, и предусмотреть в планах войны итальянского и японского флотов и которые могли бы повлиять на ход войны, были совершенно различными. Но общим был один из решающих стратегических факторов: очевидно и к тому же кодифицированное международными ак-

* «Наше море» (лат.) в переводе итальянских публицистов — «Итальянское озеро».

тами большое численное превосходство флота вероятного противника, которое определялось условными нормами Вашингтонской конференции (5 : 5 : 3 : 1,75 : 1,75). Радикальное изменение этого соотношения в пользу Японии и Италии в связи с послевоенными общими и экономическими кризисами, несмотря на усиленную гонку вооружений, было практически невозможным.

Отсюда скрытая подготовка и накапливание новых средств и сил, не входящих в классическую схему соотношения так называемых решающих элементов морской силы, т. е. линейных кораблей и линейных крейсеров, иначе говоря, тех китов, на использовании которых зиждилась уже много лет вся морская стратегия.

Смысл этой подготовки сводился к тому, чтобы, используя при благоприятных условиях «малые» средства ведения борьбы, нанести материальный урон основным силам флота противника и тем самым постепенно изменить соотношение сил в свою пользу, после чего действовать в полном соответствии с мехено-коломбовскими канонами генерального морского боя и классической морской блокады.

По существу идея создания и использования «малых» боевых средств, скрыто перевозимых на подводных лодках, являлась возрождением идеи уравнивания линейных сил, возникшей еще до первой мировой войны во флоте кайзеровской Германии. Она являлась в период первой мировой войны оперативно-стратегической основой планов организации набегов миноносцев, развертывания завес подводных лодок в Северном море у выходов из баз английских линейных сил и внезапных ударов по отдельным соединениям британского Гранд-Флита крупными силами кайзеровского Флота Открытого моря.

Планируя использование «малых» средств ведения войны против кораблей противника на рейдах Гибралтара и Александрии, итальянцы рассчитывали добиться уравнивания надводных сил, которого они не надеялись добиться с помощью линейных кораблей, крейсеров и эскадренных миноносцев в боях с английским флотом. По той же причине японцы начали строить сверхмалые подводные лодки и у них появились летчики-смертники и человекоуправляемые торпеды.

Первая операция японского флота, проведенная против 19—320

Пёрл-Харбора при непосредственном участии транспортных лодок и возимых ими новых средств борьбы, а также авиации, была отражением идеи уравнивания сил.

Японцы, так же как и итальянцы, рассчитывали с помощью «малых» средств добиться изменения соотношения сил в свою пользу, а после этого действовать старыми классическими методами, основанными на отжившей теории завоевания господства на море.

Именно в этой привязанности к старым теоретическим канонам и в попытке отвоевать господство на море у пре- восходящего противника путем нанесения внезапных скрытных ударов по главным силам в начальный период войны и состояли основные причины появления «малых» боевых средств, перевозимых на подводных лодках, в Италии и Японии.

Появление аналогичных средств у англичан было обусловлено другими причинами, так как соотношение сил и условия боевой деятельности английского флота отличались от соотношения сил и условий деятельности итальянского и японского флотов.

Англичане, забыв традиции Трафальгарского, Ютландского и других сражений, начали усиленно строить подводные лодки типа «Миджет», потому что хотели уничтожить или вывести из строя крупные корабли гитлеровского флота, которые, отстаиваясь в хорошо укрытых фьордах, предста- вляли собой потенциальную угрозу не только для английского судоходства, но и для линейных сил британского флота. Потеряв во время погони за «Бисмарком» линейный крейсер «Худ», они решили не испытывать больше судьбу и не послать свои линейные корабли в погоню за «Тирпицем». При этом англичане опасались потерять крупных надводных кораблей не столько потому, что противник мог добиться уравнивания сил (на это у немцев никаких реальных шансов не было), сколько потому, что при гибели каждого крупного надводного корабля невыгодно изменилось соотношение сил английского и американского флотов, между которыми на протяжении всей войны шло открытое и в гораздо более острой форме скрытое соперничество. Кроме того, экономическое превосходство США несомненно. Кроме того, экономическое превосходство США несомненно.

Кроме того, экономическое превосходство США несомненно.

непоправимую беду, так как это ставило Англию в невыгодное положение перед США и приводило к общему ослаблению флота, который она предполагала использовать в качестве одного из аргументов силы после окончания войны. Стремясь сохранить линейные силы, Англия начала использовать против крупных боевых кораблей «малые» средства ведения войны.

Несколько слов о немецком флоте. В ходе второй мировой войны у Германии не было никаких шансов на уравнивание сил, так как Гитлер спровоцировал войну задолго до того, как должно было закончиться строительство новых линкоров и авианосцев.

Рассчитывая молниеносно разгромить противников на континенте силами армии и авиации, а затем покончить с Англией силами подводных лодок, надводных рейдеров и авиации или, если потребуется, путем вторжения, гитлеровское командование в начале войны не создавало «малых» средств. Только в 1944 г., когда поражение Германии в результате разгрома гитлеровских армий на Востоке было полностью предрешено и когда на Западе назревала угроза вторжения англо-американских войск, для отражения которого не хватало ни сухопутных сил, ни авиации, на вооружение Германии были принятые «малые» средства. Но в связи с запозданием ввода этих средств в строй и плохой организацией их использования, несмотря на исключительно благоприятные условия (сосредоточение огромного числа кораблей и транспортов в Сенской бухте, а затем в устье Шельды), немцы не добились почти никаких успехов. Лишившись на последнем этапе войны они пытались использовать «малые» средства для действий против кораблей и транспортов в Кольском заливе, но и эти попытки закончились провалом.

Основные виды транспортной деятельности подводных лодок

При рассмотрении данных об использовании подводных лодок для перевозок прежде всего обращает на себя внимание многообразие видов транспортной деятельности подводных лодок во время войны. Поэтому наиболее целесообразно систематизировать виды их деятельности в соответствии с решаемыми задачами (табл. 10).

Г л а в а IX

Таблица 10

Основные виды транспортной деятельности подводных лодок иностранных флотов в период второй мировой войны:
+ (занимались), — (не занимались), ? (требует уточнения)

№ по пор.	Вид транспортной деятельности	Страна и время начала транспортной деятель- ности лодок				
		Германия, апрель 1940 г.	Италия, август 1940 г.	Англия, февраль 1941 г.	Япония, декабрь 1941 г.	США, январь 1942 г.
1	Трансокеанские перевозки стратегических материалов (сырье, специальные технические средства)	+	+	—	+	—
2	Трансокеанские перевозки ответственных лиц или документов	+	+	—	+	—
3	Доставка вооружения, боеприпасов, продовольствия и медикаментов гарнизонам изолированных островов и баз	+	+	+	+	+
4	Доставка горючего для авиации удаленных или изолированных баз	+	+	+	+	+
5	Эвакуация морем людей из изолированных баз и с территорий противника	+	+ (?)	+	+	+
6	Эвакуация морем материальных ценностей	+	+ (?)	+	+	+
7	Транспортировка горючего для снабжения подводных лодок, находящихся в море	+	+	—	+	—
8	Транспортировка торпед и других боеприпасов, предметов технического снабжения, продовольствия, медикаментов, личного состава для подводных лодок или надводных кораблей, находящихся в море	+	—	—	—	—
9	Транспортировка горючего для дозаправки самолетов, действующих за пределами их дальности полета	+	—	—	+	—
10	Транспортировка (на палубах) сверхмалых подводных ло-					

Анализ и некоторые выводы

Продолжение

№ по пор.	Страна и время начала транспортной деятель- ности лодок	Вид транспортной деятельности				
		Германия, апрель 1940 г.	Италия, август 1940 г.	Англия, февраль 1941 г.	Япония, декабрь 1941 г.	США, январь 1942 г.
11	док, самоходных катеров или человекоуправляемых торпед в район их использования	+	+	+	+	—
12	Транспортировка самолетов, специально предназначенных для удара по береговым сооружениям или другим объектам, имеющим стратегическое значение	—	—	—	—	+
13	Буксировка (подводная) контейнеров (емкостей) с грузами в назначенный район	—	—	—	—	—
14	Буксировка (надводная и подводная) сверхмалых подводных лодок в район развертывания для удара по кораблям противника или для выполнения особых задач	—	—	—	—	—
15	Переброска и высадка десанта	—	—	—	—	—
16	Транспортировка личного состава кораблей, погибших или потерпевших аварии	—	—	—	—	—
17	Транспортировка экипажей самолетов, сбитых противником или потерпевших аварии в море	—	—	—	—	—
18	Транспортировка специальной аппаратуры или людей в определенные районы с научными целями или для специальной разведки	—	—	—	—	—

В приведенную таблицу не включены случаи транспортного использования подводных лодок голландским, французским, норвежским и другими флотами, а также некоторые особо секретные случаи (разведка и диверсия против союзных стран).

Не исключена возможность, что по мере публикования материалов из истории второй мировой войны станут известными факты о других видах транспортной деятельности лодок. Тогда таблица потребует соответствующих уточнений. Но уже сейчас она может служить ценной основой для анализа.

На достижение каких целей направлялась транспортная деятельность лодок?

Анализ основных видов транспортной деятельности лодок показывает, что в конечном итоге она была направлена на достижение стратегических, оперативных или тактических целей, которые ставили перед собой воевавшие стороны.

Одной из таких целей являлось нанесение ударов по военным и экономическим объектам противника или по его силам (кораблям, авиации) различными видами оружия (пп. 10, 11, 13, 14, 15 табл. 10). При этом все лодки, занимавшиеся транспортировкой, полностью или почти полностью сохраняли свои боевые качества и могли после решения транспортных задач принимать непосредственное участие в боевых действиях.

Другой целью транспортной деятельности подводных лодок было обеспечение боевых действий армии, флота и авиации (пп. 3, 4, 7, 8, 9, 12, 15). Если сравнить действия подводных лодок с аналогичными действиями надводных кораблей, то лодки, привлекаемые для выполнения транспортных задач, можно отнести к вспомогательным силам флота. В данном случае лодки, особенно построенные специально для транспортных целей (пп. 7, 8), утрачивали свои боевые качества.

В особую группу надо выделить все виды транспортной деятельности лодок, направленные на поддержание военной и экономической мощи страны, в том числе на сохранение жизни людей и поддержание связи с участниками коалиции (пп. 1, 2, 5, 6, 16, 17). Здесь отвлечение лодок, выполняющих транспортные функции, от непосредственно

венного участия в боевых действиях и в их обеспечении заметней, однако в конечном итоге и такие рейсы играют важную роль для вооруженных сил страны. Так, например, каучук, доставлявшийся из Японии в Германию, сразу же шел на нужды военной промышленности, а летчики, спасенные лодками, немедленно направлялись на укомплектование новых самолетов.

Подобная деятельность чаще всего проводилась специальными построенными или переоборудованными подводными лодками, которые как бы искались (причем на значительное время или даже совсем) из класса боевых подводных лодок и выполняли функции военных транспортов.

При рассмотрении целей, на достижение которых в конечном итоге была направлена транспортная деятельность подводных лодок, необходимо иметь в виду, что в ряде случаев для достижения той или иной конкретной цели (стратегической, оперативной или тактической), вытекавшей из плана войны и требований обстановки, подводные лодки должны были решать сразу несколько частных задач по скрытной транспортировке. Наряду с этим некоторые виды транспортной деятельности при их систематическом и успешном осуществлении (например, регулярное доснабжение подводных лодок топливом в районе их активных действий) приводили одновременно к достижению как оперативной цели (увеличению продолжительности пребывания лодки в море), так и стратегической (повышению интенсивности действий лодок против морских сообщений в удаленных районах и резкому росту потерь тоннажа противника).

Пространственные и другие условия деятельности подводных лодок При анализе транспортной деятельности подводных лодок необходимо обратить внимание на особенности театров и районов их действий, а также на расстояния, которые приходилось преодолевать подводным лодкам в процессе их транспортного применения. С этой точки зрения все виды деятельности, перечисленные в таблице, можно объединить в следующие группы:

1. Скрытные перевозки грузов и людей с одного океанского театра на другой (пп. 1 и 2). К этой группе относятся переходы лодок из Японии в Бордо и из Бордо в Пе-

нанг и Сингапур, которые служили промежуточными базами снабжения подводных лодок. Указанные переходы совершались на пределе оперативных и технических возможностей и автономности лодок (переход выше 15 000 миль, до 64 суток тяжелого океанского плавания, причем часто при неблагоприятной погоде). При этом лодкам приходилось пересекать три смежных театра: Атлантический и Индийский океаны и юго-западную часть Тихого океана, каждый из которых имел свои гидрометеорологические особенности и оперативно-стратегический режим.

Переходы на столь большие расстояния затрудняли управление подводными лодками, так как ввиду недостаточно совершенных средств радиосвязи, особенно в японском флоте, они не могли непрерывно поддерживать контакт с командованием и на время лишались управления. Организация и техника скрытной связи и опознавания, подготовленные германским и японским морскими штабами, вполне удовлетворяли предъявляемым к ним требованиям и достаточно надежно обеспечивали как randevu лодок в море, так и поддержание контакта на подходах к Бискайскому заливу. Совершенно очевидно, что эти переходы были гораздо сложнее, чем трансатлантические рейсы лодки «Дейчланд». Поэтому и требования, предъявляемые к подводным лодкам, которые использовались для скрытых перевозок грузов и людей с одного океанского театра на другой, в отношении дальности плавания, грузоподъемна были более высокими, чем требования к «комерческим» лодкам периода первой мировой войны.

2. Скрытые транспортировки различных грузов и контингентов людей в пределах одного театра. Эти транспортировки в свою очередь могут быть подразделены в зависимости от протяженности переходов на три подгруппы: трансокеанские переходы (пп. 5, 7, 8, 10, 11, 14, 16), переходы на значительные расстояния (пп. 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16, 17, 18) и переходы на небольшие расстояния (пп. 3, 4, 5, 6, 10, 13, 14, 16, 17, 18).

Повторение некоторых пунктов в указанных подгруппах вполне закономерно и вызвано тем, что флоты различных стран вынуждены были решать задачи при помощи лодок в различных условиях. Например, английские лодки

высаживали агентов (п. 14) на небольшом удалении от своих баз, иногда пересекая лишь канал, а немецкие несколько раз доставляли диверсионно-разведывательные группы на побережье США. Американские подводные лодки занимались спасением экипажей потопленных кораблей (п. 16) на расстоянии 150—200 миль от своих береговых или плавучих баз, а немецкие подводные лодки — в южной Атлантике, т. е. на удалении в несколько тысяч миль от пунктов базирования.

Транспортные возможности подводных лодок, которые не переоборудовались для перевозок грузов, непосредственно зависели от дальности предстоящих переходов. Для лодок, которые переоборудовались специально для транспортных целей, расстояния являлись одним из основных факторов, который учитывался при подготовке проектов переоборудования.

Все виды транспортной деятельности, выполняемые лодками в пределах одного театра, можно также дифференцировать по условиям приемки и выгрузки грузов в пунктах отштвия и пунктах назначения.

а) Транспортировка людей, боеприпасов и самых разнообразных грузов (как габаритных, так и наливных) из одной базы в другую (пп. 3, 4, 5, 6). При решении подобных задач лодки не всегда переоборудовались, так как в основном погрузочно-разгрузочные работы выполнялись базовыми средствами.

б) Доставка специальных партий людей или грузов из баз на необорудованное побережье (пп. 3, 4, 14, 16). При выполнении подобных задач участвовали подводные лодки различных типов. В частности, для доставки разнообразных видов снабжения изолированным гарнизонам привлекались лодки специальной постройки (Япония), лодки, прошедшие дополнительное переоборудование (Германия), и боевые подводные лодки обычных типов (Япония, США, Англия).

В этих случаях приемка грузов на лодку осуществлялась базовыми средствами, а выгрузка происходила либо на собственных шлюпках, либо на береговых переправочных средствах.

в) Доставка снабжения из баз к объектам, находящимся в море (пп. 7, 8, 9). Походы транспортных лодок с подобными целями обычно не выходили за пределы

определенной операционной зоны данного театра. Однако дальности переходов лодок были различными, колебались от нескольких сот до нескольких тысяч миль в зависимости от удаленности района боевых действий подводных лодок или гидросамолетов. Кроме того, дальности переходов подводных лодок-танкеров зависели от методов действия подводных лодок, для которых доставлялось топливо, продовольствие и другие виды снабжения. Например, при одиночных действиях подводных лодок в строго определенных для них районах патрулирования лодки-танкеры вынуждены были посещать за один поход несколько районов. При групповых действиях лодок, когда они после преследования и атак конвоя, как правило, оказывались в одном районе, подводные танкеры могли снабдить последовательно несколько лодок. При этом лодки вынуждены были при передаче топлива и других грузов обходиться своими техническими средствами и устройствами.

г) Приемка людей и грузов в море и доставка их в базу, а также передача в некоторых случаях на другие корабли или лодки, возвращавшиеся в базу (пп. 16, 17). Так же как и в предыдущем случае, лодки при приемке грузов вынуждены были обходиться своими техническими и плавучими средствами.

д) Доставка различных боевых средств к районам их тактического развертывания (пп. 10, 11, 13). Эти задачи должны быть отнесены в самостоятельную группу. Конструкция и тактико-технические элементы лодок-транспортеров определялись главным образом особенностями боевых средств, носителями которых они являлись. В зависимости от вида транспортируемого груза они должны были иметь определенную вместимость внутренних помещений, грузоподъемность, средства для крепления перевозимых объектов и т. д.

На итальянских лодках были установлены контейнеры, на японских — кильблоки и тросовые крепления, на английских — буксируемые обухи.

е) Транспортировка специальных приборов (аппаратуры) или групп людей из баз в различные районы театра с научными целями или для специальной разведки (п. 18). Примером этого может служить полярный поход Свердру-Приама на «Наутилусе».

Из приведенных замечаний по каждой из указанных

выше групп следует, что в некоторых случаях решение задачи начиналось и заканчивалось непосредственно в базах, т. е. в условиях, когда можно было использовать грузо-подъемные устройства или средства самообороны базы. В то же время решение других задач начиналось и заканчивалось в море или у необорудованного побережья. Вполне понятно, что в этих случаях лодки должны были иметь соответствующие тактико-технические характеристики.

Продолжительность пребывания подводных лодок в море колебалась от нескольких часов до полного предела автономности и зависела не только от удаленности района решения задачи, но и от времени пребывания подводной лодки в районе выполнения задачи.

Известно, например, что японские подводные лодки, доставившие сверхмалые лодки к острову Оаху, помимо перехода (туда и обратно), в течение пяти суток ожидали возвращения сверхмалых лодок у выходов из Пёрл-Харбора.

Итальянские транспортные лодки ожидали у Александрии при возвращении человекоуправляемых торпед, а английские лодки у берегов Норвегии сверхмалые лодки и т. д.

Были случаи, когда немецкие подводные лодки снабжения, совершив переход из базы в район передачи топлива, находились там в течение полутора—двух недель.

При переброске агентов и диверсионных групп или эвакуации людей иногда в связи с изменениями обстановки в районе решения задачи лодки вынуждены были в течение нескольких дней выжидать благоприятного момента.

Таким образом, продолжительность пребывания лодок в море при выполнении различных транспортных задач складывалась из времени на переход (туда и обратно) и времени пребывания лодки в районе решения задачи.

Примеры, приведенные в предыдущих главах, показывают, что подводные лодки использовались для решения транспортных задач в различное время года, но гидрометеорологические и астрономические факторы ограничивали деятельность подводных лодок. Так, из-за сильного волнения на море и у берега и неблагоприятной погоды не удалось высадить диверсионную группу с английских лодок «Торбей» и «Гэлсмен», а немецкие «дойные коровы» не смогли встречаться с боевыми лодками. Японцам, чтобы

Глава IX

облегчить прием и передачу горючего и последующий взлет при хорошей ночной видимости, приходилось выбирать лунные ночи, а англичане назначали операцию проводить «Тирпица» на сентябрь, так как в это время у побережья Северной Норвегии темная часть суток достаточно продолжительна и можно провести необходимое развертывание, не рискуя быть обнаруженными.

Иначе говоря, знание гидрометеорологических, астрономических и других факторов, предопределяемых временем года, и их всесторонний учет при планировании и прощении транспортной деятельности лодок оказывали большое влияние на возможность скрытного выполнения транспортных задач. Это требовало от всех штабов и командных инстанций обстоятельного изучения состояния погоды в соответствующих районах театра перед принятием решения об использовании лодок для транспортировки грузов, наиболее полно обеспечения подводных целей и наиболее полного обеспечения подводных лодок своевременной информацией о гидрометеорологии, обстановке с целью предотвращения всякой гической обстановке и неожиданностей.

Несколько замечаний о грузовместимости и грузоподъемности подводных лодок Подробное рассмотрение номенклатуры грузов, которые приходилось перевозить лодкам, показывает, что она была более обширна, чем это отражено в приведенной выше таблице основных видов транспортной деятельности подводных лодок. Это и понятно, так как под такими определениями, как трансокеанские перевозки сырья (п. 1) или доставка вооружения, боеприпасов и продовольствия (п. 3), или эвакуация материальных ценностей (п. 6), и другими скрываются пространные ведомости и реестры, перечисляющие точный характер грузов, род упаковки и т. д.

Здесь важно обратить внимание на то, что количество грузов, которое принималось на лодку, зависело, с одной стороны, от абсолютной вместимости и грузоподъемности лодки, а с другой (и главным образом) — от характера принимаемых грузов.

Так, например, специальная транспортная лодка «Дейчланд», имея нормальное водоизмещение в 1510 т, для трансатлантического перехода принимала до 200 т

Анализ и некоторые выводы

генерального груза в пакетах (красители, химикалии и медикаменты), при этом ее грузоподъемность составляла около 13,5% от нормального надводного водоизмещения. Однако, насколько полно были использованы для размещения указанного груза внутренние помещения лодки, т. е. ее потенциальная грузовместимость, никаких сведений нет. Но если допустить, что помещения, предназначенные для груза, были заняты полностью, то можно утверждать, что если бы лодке пришлось возить рис для японских гарнизонов на остров Гуадалканал, то за один рейс она могла бы перевезти не более 100—150 т.

Это видно из следующих ориентировочных подсчетов. Известно, что 1 т красителей (в барабанах) занимает объем 1,22 м³, а краски в ящиках 0,79 м³, поэтому для размещения 200 т красителей или красок понадобилось занять помещение объемом от 160 до 240 м³.

Если же загрузить внутренние помещения лодки, отведенные под грузы, рисом, то нетрудно подсчитать, что его можно принять лишь 100—150 т, так как 1 т риса (в мешках) занимает объем 1,59 м³. Для перевозки же 200 т риса понадобились бы внутренние помещения объемом свыше 300 м³, которыми лодка не располагала. Следовательно, в случае загрузки лодки рисом она не смогла бы использовать всей полной грузоподъемности из-за недостаточной грузовместимости.

Если попытаться условно загрузить «Дейчланд» каучуком, то картина будет еще менее утешительной**.

Наоборот, если лодку загрузить предметами, имеющими относительно больший удельный вес, то она не сможет использовать своей полной грузовместимости ввиду того, что у нее не хватит запаса плавучести.

Определение весовых и объемных норм приемки грузов вызывает серьезные затруднения, поэтому приходится пользоваться средними нормами относительной грузоподъемности.

Относительная грузоподъемность Р определяется как

* А. П. Полевой. Объем и вес грузов, перевозимых морем. Издательство «Морской транспорт», 1958, стр. 56—57.

** Напомним, что итальянские подводные лодки, переоборудованные для перевозки каучука с Дальнего Востока в Европу, могли принимать его по 150 т. Это говорит о том, что они были более вместительными, чем «комерческие» подводные лодки периода первой мировой войны.

отношение веса принимаемого лодкой груза Γ к нормальному водоизмещению лодки D , когда она имеет обычную нагрузку (экипаж, штатное вооружение, боеприпасы, нормальный запас топлива и других расходных материалов).

Относительная грузоподъемность, выраженная в процентах, определяется из выражения

$$P = \frac{100 \cdot \Gamma}{D}.$$

Ясно, что при снятии боеприпасов, ограничении количества топлива и т. д. относительная грузоподъемность лодки будет увеличиваться, и наоборот.

Из материалов, опубликованных в иностранной печати, видно, что среднее значение P во время второй мировой войны для боевых лодок составляло 10—12%, а для транспортных — 15—30%.

На подводных танкерах благодаря возможности заливать топливо в балластные цистерны и специальные танки относительная грузоподъемность иногда достигала 40—50%.

Способы транспортировки грузов в период минувшей войны зависели от их характера и сложившейся обстановки.

Основными из них можно считать следующие:

- внутри прочного корпуса лодки (в отсеках);
- внутри легкого корпуса лодки (включая и цистерны);
- на палубах подводных лодок (в специальных ангарах или в надстройках);
- на палубах подводных лодок в открытом (незащищенном) виде;
- в надводном и подводном положениях на буксире.

Снабжение подводных лодок в море и кризис формулы Михельсена

Один из первых исследователей опыта использования германских подводных лодок Михельсен дал обобщенную формулу оперативного напряжения подводных лодок в первой мировой войне ($\frac{1}{3} + \frac{1}{3} + \frac{1}{3}$). Он утверждал, что из всех лодок, числившихся в строю, одна треть находилась в море на позициях, одна треть — на переходах

в район выполнения задачи или на обратном пути и одна треть лодок стояла в базах (на ремонте, перезарядке, доукомплектовании и т. д.) и готовилась к выходу*.

Формула Михельсена была выведена, исходя из технического уровня средних и больших подводных лодок 1914—1918 гг. и условий их развертывания из передовой Гельголандской базы в Северное море к берегам Англии и на коммуникации Северной Атлантики. В то же время она не годилась для лодок типа «Дейчланд» и тех немногих крейсерских лодок, которые ходили к восточному побережью США.

К концу второй мировой войны технические и тактические возможности подводных лодок значительно изменились. Дальность их плавания возросла, что позволило лодкам находиться в районах боевых действий более длительное время. Подводные лодки получили возможность наносить удары в районах, удаленных от баз на значительные расстояния, где оборона противника была слабее. Время пребывания вне базы (переход — крейсерство — возвращение) увеличилось по сравнению с первой мировой войной в среднем почти в два раза, что потребовало значительно большего напряжения от людей и механизмов, а это в свою очередь привело к более длительному пребыванию в базе для отдыха и ремонта.

Заметно возросла и надводная скорость подводных лодок, что теоретически позволяло быстрее достигать назначенных районов. Но наряду с этим, ввиду повышавшейся эффективности боевых действий авиации как средства борьбы против подводных лодок, особенно после появления радиолокаторов, лодки вынуждены были чаще двигаться в подводном положении, что увеличивало длительность их переходов.

Поэтому штабы, и в первую очередь германского флота, и конструкторы, работавшие над усовершенствованием подводных лодок, прилагали все усилия к тому, чтобы увеличить полезное время пребывания лодок в районе (или в последовательно изменяемых районах) операций и соответственно уменьшить время, затрачиваемое на переходы и регенерацию всех видов энергии и запасов. Так, например, когда немцы начали применять залповую стрельбу даже

* А. Михельсен. Подводная война 1914—1918 гг., стр. 100.

по транспортам и случаи возвращения в базы из-за нехватки торпед стали обычными, командование и конструкторы добились увеличения числа запасных торпед почти в два — два с половиной раза по сравнению с комплектом в аппаратах, хотя при этом и пришлось серьезно ухудшить условия обитаемости лодок. Ту же цель преследовали плавировавшиеся рандеву подводных лодок с надводными судами снабжения и вспомогательными крейсерами-рэйдераами для пополнения запасов топлива, свежей провизии, а иногда и торпед.

Наконец, с той же целью были построены и начали свои походы подводные танкеры и торпедовозы. Подводные лодки, получившие дополнительное снабжение в море, стояли дольше находиться в районах действий, реже возвращаясь в базы для восстановления запасов, а следовательно, и реже проходить через зоны и рубежи особенно активных действий всех сил и средств противолодочной обороны противника.

Правда, достоверных данных о количестве боевых лодок, которые обслуживались за один поход каждым подводным танкером, не сохранилось. Но если предположить, что командиры лодок искали встречи не раньше, чем на лодках была израсходована половина запаса топлива, и что подводный танкер мог брать топлива на 3 полных приемки (600—650 т), то можно считать, что каждый танкер снабжал в среднем 5—6 боевых лодок, оттягивая тем самым необходимость 10—12 проходов лодок через блокадную зону.

Использование подводных танкеров и торпедовозов в период второй мировой войны внесло серьезные корректировки в формулу Михельсена. Весьма значительные поправки в ту же формулу внесло широкое применение американцами системы подвижных (плавучих) баз, а также вынос базирования лодок (как американцами, так и японцами) в районы центральной части Тихого океана и Южных морей, приближенные к морским сообщениям противника.

Формула Михельсена оказалась совершенно непригодной для лодок, которые во время второй мировой войны совершили дальние транспортные рейсы. Достаточно напомнить, что японская лодка «I-8», затратившая на переход из Пенангса в Бискайский залив 61 сутки, простояла в Бресте

всего лишь 10 дней, после чего вышла в обратный путь, который занял 64 суток, т. е. на стоянку в базе было затрачено немногим более 7% от всего времени перехода.

Таким образом, под влиянием ряда факторов, в том числе в связи с расширением масштабов транспортной деятельности подводных лодок, условная формула Михельсена уже в ходе второй мировой войны почти утратила свое значение — оперативное напряжение большинства лодок, находящихся в море, оказалось выше, чем это следует из формулы.

В связи с послевоенным развитием подводных лодок, и в частности, с созданием атомных лодок эта формула стала иметь только историческое значение.

Методы использования подводных лодок для транспортных целей

Обстановка, складывавшаяся в ходе войны на различных театрах, приводила к тому, что подводные лодки воюющих флотов использовались для транспортных целей не только одиночно, но и группами. Например, диверсионно-разведывательная группа для нанесения удара по штабу Роммеля высаживалась одновременно с двух подводных лодок; доставку сверхмалых лодок к Гавайским островам накануне 7 декабря 1941 г. производили пять японских подводных лодок; американцы высаживали десант на атолл Макин с двух подводных лодок; английские лодки типа «Миджет» буксировались к побережью Норвегии в сентябре 1943 г. шестью боевыми лодками английского флота и т. д.

Одновременное использование нескольких подводных лодок порождалось эпизодичностью операции, необходимости восполнить ограниченную вместимость одной подводной лодки и тем самым обеспечить наиболее эффективное воздействие доставляемых сил и средств на противника. Наряду с этим в ходе войны подводные лодки неоднократно использовались по принципу последовательного выполнения одной и той же задачи несколькими подводными лодками, совершившими переходы в один и тот же пункт назначения раздельно. Примерами этого могут служить походы советских подводных лодок в Севастополь, английских — на Мальту и японских — к побережью острова Гуадалканал.

далканал. Последовательное применение подводных лодок восполняло ограниченную провозную способность одиночной лодки в условиях относительно систематических походов и создавало наиболее благоприятные условия, обеспечивающие равномерность погрузо-разгрузочных работ. Кроме того, последовательное применение лодок исключало опасность одновременного удара противника по нескольким подводным лодкам в пунктах доставки грузов.

Однако одновременное групповое и последовательное использование подводных лодок для транспортных целей намного усложняет условия сохранения скрытности, так как нарушение скрытности одной из лодок может привести к демаскированию всей операции. Примеры буксировки английскими лодками сверхмальных лодок к побережью Финляндии и намечавшаяся операция японских лодок против Панамского канала показывают, что такое использование лодок требовало более обстоятельной предварительной подготовки.

Могли ли быть заменены подводные лодки авиацией?

В ходе войны было немало случаев, когда из-за невозможности переброски грузов и людей на надводных кораблях и транспортных судах к решению этих задач привлекались не только подводные лодки, но и самолеты.

Одним из факторов, предопределивших такое применение авиации, явилось быстрое развитие воздушного транспорта в предвоенный период.

Достаточно сказать, что численность пассажиров, перевезенных транспортной авиацией США в 1940 г., составила по отношению к 1937 г. 409%, а по грузам 329% *. Еще более показательными являются темпы роста воздушных перевозок в нашей стране, где в 1940 г. было перевезено пассажиров по сравнению с 1928 г. в 58 раз больше, а грузов в 414 раз больше **.

Помимо перевозки грузов и пассажиров, авиация использовалась для переброски войск.

* «Aero Digest», New York, March 1943.

** Достижения Советской власти за 40 лет в цифрах. Госполитиздат, 1957, стр. 40.

Так, в 1932 г. для подавления антибританского движения в Ираке англичане перебрасывали по воздуху войска из Египта в Багдад. Итальянцы пользовались воздушным транспортом для снабжения своих войск, вторгшихся в Абиссинию. Переброска войск из Испанского Марокко в Испанию, проведенная летом 1936 г., позволила генералу Франко развязать гражданскую войну.

Наконец, важным шагом в этом направлении явилось осуществление идеи воздушных десантов Советским Союзом, продемонстрировавшим массированную высадку десанта с воздуха во время маневров Красной Армии в 1935 г. Позаимствовав советский опыт, начали отрабатывать перевозку воздушно-десантных войск и другие страны, в том числе Германия и Англия.

Задолго до начала второй мировой войны авиация применялась также и для переброски агентов и диверсионно-разведывательных групп.

Во время второй мировой войны использование авиации для транспортных целей приобрело еще более значительный размах. Самолет стал часто применяться для переброски крупных политических и военных деятелей. Но не всегда такие перелеты кончались благополучно. Англия скорбела о гибели адмирала Рамсея, генерала Чингхайта и маршала авиации Ли-Меллори; 18 апреля 1943 г. на Тихом океане погиб главнокомандующий соединенным флотом Японии адмирал Ямamoto, самолет которого был сбит американской авиацией. Не прошло и года, как при авиационной катастрофе погиб другой главнокомандующий соединенным флотом адмирал Кога и т. д.

Наряду с этим авиация широко применялась для транспортировки (в самолетах и на буксируемых планерах) воздушно-десантных войск, для перевозки грузов, эвакуации людей и т. д. Так, более 2000 самолето-вылетов совершили летчики гражданского воздушного флота в город-герой Ленинград, доставляя боеприпасы и продовольствие, вывозя детей, больных, раненых и престарелых, а также оборудование заводов. Более 40 000 полетов сделала наша транспортная авиация для снабжения партизан.

Сравнительные данные показывают, что объем перевозок, совершенных авиацией, намного превосходил объем перевозок, падающих на подводные лодки. Причем следует

отметить, что последовательный рост объема перевозок по воздуху не приводил к снижению перевозок на подводных лодках, так как, во-первых, авиация и подводные лодки, как правило, действовали в различных по географическому расположению и оперативной значимости районах и, во-вторых, использование подводных лодок, как правило, планировалось командованием флота, а самолетов — коммандованием авиации. В тех же случаях, когда можно было сделать выбор между самолетом и подводной лодкой, исходили из следующего: если при переброске значение имела скорость — преимущество оставалось за самолетом, если скрытность — предпочтение чаще всего отдавалось подводной лодке. В ряде случаев к решению одной и той же задачи на различных этапах ее выполнения привлекались и авиация, и подводные лодки.

Таким образом, решая транспортные задачи самостоятельно, авиация по существу не подменяла, да и не могла подменять подводные лодки. Они полезно дополняли друг друга.

К вопросу о классификации подводных лодок, использовавшихся для транспортных целей

Транспортная деятельность подводных лодок дает достаточно оснований для того, чтобы остановиться на некоторых вопросах классификации подводных лодок и связанной с ней терминологии.

При рассмотрении этих вопросов приходится учитывать, что всякая классификация и терминология являются условными. Новое явление, средство или метод можно назвать по-разному. И если это название будет отвечать сущности явления, то обычно оно легализуется, затем становится традиционным, входит как термин в соответствующую научную отрасль или дисциплину и часто прививается даже в странах с различными языками, так как в международной общине терминологии (особенно технической) есть определенные удобства, облегчающие изучение явления (предмета). Иногда с течением времени и в связи с изменением условий термин теряет свой основной признак, но для удобства, а вернее по привычке, продолжает существовать в первоначальном значении. Такую «консервативность» терминологии можно прочитать. Иллюстрировать словом «миноносец», которым назывались

малые быстроходные корабли, имевшие в качестве основного оружия самодвижущуюся мину. Позднее эти мины стали называться «торпедами», а их носители продолжали называться миноносцами, хотя в большинстве флотов мира они не были приспособлены даже для эпизодической постановки мин заграждения*.

Классификационный разряд присваивается по наиболее характерному признаку — основному предназначению. Вот почему подводные лодки, которые действовали из под воды, отнесли к самостоятельному классу кораблей.

Следующим классификационным признаком для подводных лодок явилось их главное оружие, которое определило основное направление их использования и привело к подразделению лодок на подклассы: торпедные лодки, подводные заградители, подводные мониторы** и т. д. Кроме того, исторически сложилась вполне обоснованная, но вспомогательная классификация подводных лодок по их размерам (большие, средние, малые, сверхмалые), которая до некоторой степени является критерием их мореходности и способности действовать на большем или меньшем удалении от своих баз.

Постройка подводных лодок типа «Дейчланд» несколько расширила классификацию, вынудив включить в нее самостоятельный подкласс так называемых «торговых», или «комерческих», подводных лодок. Но термины «комерческие», или «торговые», не только непривычны для военно-морского флота, но и неверны. Дело в том, что при технике судостроения периода 1914—1918 гг. идея создания «комерческой» лодки не могла бы родиться, так как главным стимулом развития торгового морского транспорта является его рентабельность, а использование судна водоизмещением около 1500 т для перевозки груза в 100—200 т при средней скорости 9 узл. на дорогом топливе и

* Авиация сделала шаг вперед, назвав соответствующий класс самолетов торпедоносцами, однако, научившись ставить мины как с них, так и с любых тяжелых и средних самолетов, летчики не стали применять термина «миноносец» даже тогда, когда самолет фактически им является.

** Имеется в виду английская подводная лодка «М-1», которая имела на вооружении одно 12-дюймовое орудие.

с высококвалифицированной командой почти в 70 человек настолько убыточно, что только необходимость прорыва блокады могла заставить создать так называемую «коммерческую» подводную лодку. Это и понятно, так как война порождаемые ею оперативно-стратегические соображения часто заставляют отходить от коммерческих расчётов.

Действительно, вряд ли возможно каким-либо образом подсчитать и выразить в денежных показателях ту огромную помощь, которую оказали советские подводные лодки, перевозившие в Севастополь зенитный боеприпас или бензин для истребительной авиации, в те дни, когда каждый доставленный патрон или литр горючего был вкладом в восемимесячную героическую оборону этой крепости, за взятие которой противник поплатился сотнями тысяч убитых. Невозможно также определить и стоимость жизней нескольких сот американских летчиков, сбитых над океаном и спасенных лодками, или сказать, во сколько обходился англичанам вывод из строя двух линейных кораблей в Александрии человекоуправляемыми торпедами, доставленными итальянской подводной лодкой «Шире»*.

Очевидно, что в подобных случаях необходим другой критерий для оценки, а следовательно, и классификации: тактический, оперативный, а в некоторых случаях — стратегический.

При попытке положить в основу классификации этот критерий сразу же встречаемся с двумя трудностями: первых, практически невозможно найти сколько-нибудь определенного показателя стратегической, оперативной или тактической значимости задач, решаемых подводными лодками. Нельзя, например, сопоставлять уничтожение лодок несколькими транспортами, успешную постановку мина на подходах к главной базе флота противника и высадку диверсионно-разведывательной группы с заданием взорвать военный завод. Во-вторых, опыт минувших войн показывает, что задачи стратегического, оперативного и тактиче-

* Речь идет не только о стоимости ремонта и восстановления линкоров, но и о размерах ущерба, нанесенного британским интересам на Средиземном море и в странах Ближнего Востока в связи с серьезным ослаблением английского флота.

ского значения могут выполнять любые подводные лодки.

Чтобы закончить с кратким рассмотрением классификационных признаков подводных лодок, напомним, что с течением времени на вооружении подводных лодок для разведывательных целей появился самолет и, хотя он предназначался для обеспечения действий данной лодки, а не для ударов по противнику, лодки стали необоснованно называть подводными авианосцами. В некоторых флотах уже после первой мировой войны продолжалось вооружение подводных лодок сравнительно сильной палубной артиллерией, в результате чего в литературу начали проникать термины «артиллерийская подводная лодка».

Но классификация подводных лодок периода первой и второй мировых войн только по характеру их вооружения также была бы неправомерна, так как лодки часто имели и палубную артиллерию, и торпеды, а некоторые, кроме этого, имели разведывательный самолет или могли принимать и ставить мины.

Таким образом, развитие техники подводного кораблестроения, появление новых видов оружия и универсализация задач, решаемых подводными лодками, — все это стало вызывать большие затруднения в классификации лодок. К началу второй мировой войны им стало тесно в рамках одного класса и они получили более широкое объединяющее название — подводные силы, в составе которых вполне правомерно появились самостоятельные классы подводных лодок:

- подводные лодки дальнего действия *;
- подводные лодки прибрежного действия;
- подводные минные заградители.

В ряде флотов подводные лодки дальнего и прибрежного действия в отличие от заградителей полуофициально начали именоваться крейсерскими подводными лодками, предназначенными для крейсерства на вероятных путях следования судов и конвоев противника. Заметим, что в составе каждого из этих классов были подводные лодки различно-

* Во французском флоте самая большая лодка «Сюркуф» была выделена в особый класс подводных крейсеров.

Г л а в а IX

го водоизмещения и с различным торпедным и артиллерийским вооружением.

Иначе говоря, из всех классификационных признаков наиболее приемлемым явилось главное предназначение, ради которого строились подводные лодки.

Опыт второй мировой войны дал основание внести в эту классификацию дальнейшие уточнения. В частности, появление в составе некоторых флотов специально построенных или перестроенных (переоборудованных) подводных лодок, предназначенных только для решения транспортных задач, позволило выделить транспортные подводные лодки из состава подводных сил в специальный класс, основным назначением которых являлась скрытная транспортировка людей, грузов и «малых» средств войны в условиях угрозы помех противника.

Так, итальянские подводные лодки «Шире», «Гондар» создавались и действовали как подводные лодки дальнего действия, главным оружием их были торпеды. Но после установки на палубах контейнеров и приспособлений для крепления и транспортировки в район операции человека управляемых торпед главное оружие этих лодок — торпеды — уже стало вспомогательным (для целей самообороны или для использования после выполнения основной задачи) и они стали транспортными лодками.

К транспортным лодкам следует отнести и японские подводные лодки «I-400» и «I-401», а также переоборудованные «I-13» и «I-14», хотя они и имели на вооружении торпеды. Главная задача этих лодок состояла в скрытной доставке через океан самолетов, которые должны были нанести удар по Гатунским шлюзам Панамского канала.

Одновременно с использованием во второй мировой войне транспортных подводных лодок, которые заняли в ряде флотов совершенно определенное место, многие транспортные задачи выполняли и подводные лодки других классов.

Если подытожить опыт использования подводных лодок для транспортных целей, то окажется, что все лодки, заимствовавшиеся транспортной деятельностью, можно разделить на три основные группы (табл. 11).

Анализ и некоторые выводы

Таблица 11

Основные группы подводных лодок, использовавшихся для решения транспортных задач во второй мировой войне

Группа подводных лодок	Основное вооружение и оборудование	Варианты использования
1. Боевые лодки различного назначения	Торпеды, мины, артиллерия и другое вооружение против кораблей, судов и береговых объектов	Эпизодическое привлечение к перевозке небольших групп людей и грузов (высадка, спасение, эвакуация) попутно с выполнением боевой задачи или по специальному заданию
2. Боевые лодки, временно переоборудованные для выполнения транспортных задач	То же вооружение, но, кроме него или за счет его сокращения или уменьшения запасов топлива, воды и т. д., устроены помещения для груза, временно установлены специальные способы для транспортировки как внутри лодки, так и в надстройке или на палубе	Эпизодическая, а в некоторых случаях систематическая доставка сверхмальных подводных лодок, человекоуправляемых торпед, самолетов, грузов или людей
3. Транспортные лодки (специальной постройки или переоборудованные из лодок, использовавшихся ранее для решения других задач)	Вооружение незначительное, иногда отсутствует. Лодки специально оборудованы для транспортировки, выгрузки и погрузки боевых средств, боеприпасов, топлива, продовольствия и людей	Систематическое использование для снабжения подводных лодок, самолетов в море или гарнизонов и баз. Переездка сухих (пакетных) и жидкого грузов и людей. Участие в десантных операциях

Примечание. Лодки 1-й и 3-й групп относятся к определенному классу, лодки же 2-й группы на время выполнения транспортной задачи являлись как бы транспортными, а после возвращения в базу и снятия специального оборудования переходили опять в свой класс.

Эти три группы лодок использовались во время второй мировой войны для транспортных целей всеми крупными иностранными флотами, за исключением флота США, который применял лишь лодки 1-й и 2-й групп. По количеству перевезенных лодками людей и грузов первое место

занимают лодки 1-й и 2-й групп, но это не умаляет роли и значения транспортных лодок, которые использовались для решения многообразных транспортных задач и в первую очередь задач, непосильных для боевых и временно переоборудованных подводных лодок.

В зависимости от характера выполняемых задач транспортные лодки уже во время войны подразделялись на подклассы: транспортеры боевых средств (японские, итальянские, английские, германские), подводные сухогрузные транспорты (итальянские, немецкие и японские) и подводные танкеры (германские).

Некоторые выводы Подводя итоги транспортной деятельности подводных лодок во второй мировой войне, можно сделать следующие выводы:

1. Транспортная деятельность подводных лодок во второй мировой войне имела настолько значительный размах, а тактическая, оперативная и даже стратегическая значимость результатов этой деятельности оказалась столь значительной, что она получила всеобщее признание и право на самостоятельное существование.

Подводные лодки для транспортных целей применялись во всех флотах, несмотря на то что это временно вывело их из числа лодок, действующих на морских сообщениях или решавших другие боевые задачи.

2. В процессе использования подводных лодок для транспортных целей выявились совершенно определенные, отличающиеся один от другого своими специфическими особенностями виды транспортной деятельности лодок, имеющие тенденцию к дальнейшей дифференциации.

3. Одновременно с развитием форм и методов транспортной деятельности подводных лодок произошла и дифференциация подводных лодок, решающих транспортные задачи.

4. Расширение масштабов и характера транспортной деятельности лодок потребовало создания транспортных подводных лодок, обеспечивающих успешное решение специфических транспортных задач, непосильных для боевых лодок.

5. Подводные лодки использовались для транспортных целей на протяжении всей войны, причем, несмотря на

расширение транспортных возможностей авиации, значение транспортной деятельности подводных лодок не снизилось.

6. Несмотря на широкое использование подводных лодок для скрытных перевозок грузов, пассажиров и различных видов боевых средств, транспортные возможности подводных лодок в ходе второй мировой войны были использованы далеко не полностью. Дальнейшая разработка этой проблемы не прекращается и в настоящее время.

Современные взгляды и тенденции

Глава X

**ТЕНДЕНЦИИ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ПОДВОДНЫХ
ЛОДОК ДЛЯ ТРАНСПОРТНЫХ ЦЕЛЕЙ
В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД И ВЗГЛЯДЫ
НА ИХ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**

Вторая мировая война, затянувшаяся почти на 6 лет, закончилась полным разгромом агрессоров — гитлеровской Германии, фашистской Италии и империалистической Японии. Ценой огромных людских и материальных жертв дальнейшая угроза мирному существованию и развитию наций была устраниена.

Исходя из реальной оценки новой обстановки, Советский Союз, вынесший на своих плечах главную тяжесть в войне против гитлеровских захватчиков, перешел к мирному строительству, к восстановлению разрушенного народного хозяйства. Во внешней политике Советский Союз взял курс на расширение международных экономических и культурных связей со всеми странами, на предотвращение новой мировой войны.

Диаметрально противоположный курс избрали реакционные и военные круги США и западноевропейских держав. Английская армия по указанию британского премьера У. Черчилля начала собирать трофейное оружие для возможной войны против Советского Союза еще до того, как окончательно разгромлена гитлеровская Германия.

Вскоре после окончания войны начались испытания атомного оружия у атолла Бикини и был создан миф об угрозе агрессии со стороны Советского Союза. Пресловутая поджигательская речь Черчилля в Фултоне, послужившая основой для сколачивания антисоветских блоков и

толчком к созданию баз вблизи наших границ, сохранение огромных вооруженных сил, продолжение строительства новых боевых кораблей, модернизация флота и авиации — все это знаменовало собой начало рассчитанной на длительный период политики гонки вооружений и подготовки к новым военным авантюрам.

Различные линии в политике породили различный подход к строительству и к подготовке вооруженных сил.

В то время как Советский Союз последовательно проводит политику борьбы за мир, сокращает численность своих вооруженных сил и находит возможным использовать подводные лодки для мирных целей, западноевропейские державы, а также США подчиняют развитие своих вооруженных сил, в том числе флота и входящих в его состав подводных сил, только агрессивным устремлениям реакционных кругов.

Использование подводных лодок для мирных целей Существует область применения подводных лодок, в которой Советский Союз имеет бесспорный приоритет. По решению Советского правительства в состав экспедиционных судов ВНИРО (Всесоюзного научного института рыбного хозяйства и океанографии) была передана боевая подводная лодка Северного флота, причем не для временного использования на одну—две экспедиции, а со сменой флага и полным переоборудованием лодки.

Много месяцев потребовалось на заводские и доковые работы. На подводной лодке, названной «Северянкой», сняли все военное оборудование и снаряжение, за исключением средств навигационного обеспечения и связи, и оснастили ее большим количеством автоматических приборов для исследований температур, плотности, солености и других элементов водной среды.

После сдачи всех испытаний накануне 1959 г. «Северянка» ушла в двадцатичетырехдневный поход в северную часть Атлантического океана.

После его успешного окончания «Северянка» не менее успешно провела вторую и третью экспедиции с научно-исследовательскими целями. В программу первых наблюдений входило не только изучение биологической продуктивности моря. Путем маневрирования за траалами и сетя-

ми научные сотрудники плавучей лаборатории могли наблюдать за поведением рыбы и оценивать соответствие брудий лова методам их применения*.

Правда, в 1958 г. пресса США сенсационно сообщила, что четыре подводные лодки американского флота привлекались для гравиметрических измерений на Тихом океане. Но это не внесло ничего нового в практику использования подводных лодок для подобных целей другими странами в послевоенный период. Специальное же переоборудование подводной лодки в комплексную научную лабораторию с полной передачей ее гражданским органам впервые было осуществлено в нашей стране, поставившей перед собой задачу увеличить к 1965 г. по сравнению с 1958 г. добчу рыбы почти в два раза.

И можно не сомневаться, что намеченная серия походов «Северянки» явится лишь началом научных исследований мирного характера с привлечением подводных лодок в качестве средств транспортировки людей и аппаратуры к избранным районам исследований.

Кроме того, советские ученые высказываются и за другие виды использования лодок в условиях мирного времени для транспортных целей.

Несколько лет назад академик Н. Т. Гудцов высказал мнение о возможности использования подводных лодок для грузо-пассажирских рейсов подо льдами Арктики между портами Старого и Нового света по пути, проходящему через Северный полюс, который вдвое короче традиционных путей через Атлантику.

Эту же мысль развивают авторы некоторых книг. Так, Перельман пишет: «Подводные лодки могли бы стать и наверное станут удобным транспортным средством, особенно в условиях подледного плавания в арктических и антарктических морях»**. В книге даются общее описание и тарктические чертежи предполагаемого проекта «транс-схематические чертежи предполагаемого проекта «транспортного подводного корабля будущего, круглый год курсирующего в Северном Ледовитом океане». Необходимо

* Более подробные данные о подготовке «Северянки» к выходу в экспедицию и о некоторых итогах первых походов см. в газетах «Советский флот» от 2 ноября 1958 г.; 26 декабря 1958 г.; 22–23 января 1959 г.; 24 мая 1959 г. и «Правда» от 24 декабря 1958 г., а также в журнале «Знание — сила», 1959 г., № 3, стр. 5—7.

** Р. Г. Перельман. «Ядерные двигатели». Издательство «Знание», 1958, стр. 20.

отметить, что эти соображения были высказаны более чем за полгода до выхода американской атомной подводной лодки «Наутилус» в трансарктический подледный рейс, о котором будет сказано ниже.

Вполне понятно, что проблема скрытности во время научных исследований и транспортных подледных рейсов в мирное время отпадает, однако во время войны решающим условием их успешного выполнения будет способность действовать скрытно.

По стопам
довоенного
«Наутилуса»
с агрессивными
целями

В отличие от Советского Союза в США исследуют возможности транспортного использования подводных лодок для иных целей.

Прошло немногим более полугода после победы над Германией и немногим более трех месяцев после капитуляции Японии, как в американской печати появилось инспирированное Пентагоном заявление о том, что «...полярная ледовая шапка больше не может служить Канаде естественной защитой... Нам всем известно,— цитировал журнал слова одного канадского министра,— что вторжение в Северную Америку, если оно когда-либо будет иметь место, следует ожидать с севера, а не с юга. Мы должны быть готовы к этому. Мы должны уметь жить, продвигаться и сражаться в ходе»*.

Позже с подобными же заявлениями выступили высокопоставленные лица из Пентагона, комитетов НАТО и государственного департамента США.

Прикрываясь этой мифической угрозой нападения через полюс, высшее командование приступило к активному изучению Арктики как будущего театра военных действий.

Уже в первых числах июля 1946 г. пять новейших подводных лодок американского флота («Весипа», «Трампет-фиши», «Блэкфиши», «Каск» и «Дайодон»), приспособленных для действий в северных районах, вышли из Гонолулу и Даун-Харбора и направились в Чукотское море. Операцией руководил командующий подводными силами на Тихом океане адмирал Маккэн, находившийся на одной из лодок. Целью похода было изучение условий для действий в Арк-

* «Time», the 26th of November, 1946.

тике, определение влияния низких температур на экипажи лодок и исследование ледовой обстановки. Поход носил строго секретный характер и продолжался более месяца.

Двумя месяцами позже одна подводная лодка вышла в район Гренландии. По сообщению датской прессы, в октябре 1946 г. лодка обогнула Гренландию с севера и вошла в проливную зону между островом и Канадой. Цель похода состояла в определении возможности прохода подводными кораблями проливов Смит, Кеннеди и Робсон. Плавание проходило в трудных условиях, и временами лодка шла под толстым слоем льда.

Ввиду отсутствия в печати сведений о характере снаряжения подводных лодок остается предполагать, что они, так же как и «Наутилус» Уилкинса—Свердрупа, имели на борту, кроме штатного оборудования, необходимые для наблюдения специальные приборы и аппаратуру. Это позволяет считать, что одной из функций лодок в этом походе была транспортная.

В мае 1947 г. морское министерство США запросило у конгресса 55 580 000 долларов на переоборудование 15 военных кораблей для плавания в арктических водах. Среди них были и подводные лодки. При этом характер переоборудования лодок свидетельствовал об истинных целях походов. По сообщениям американской печати, две подводные лодки были переделаны в подводные войскотранспорты, рассчитанные на приемку 100 солдат с вооружением и доставку их в любой пункт в радиусе около 2600 миль. Третья подводная лодка была предназначена для переоборудования в подводный сухогрузный транспорт.

Комментируя ход подготовки к этой экспедиции, морское министерство сообщало, что переоборудование лодок в подводные транспорты производится в «предвидении таких операций, которые потребуют скрытной перевозки войск и грузов», для чего этот класс кораблей остается неизменным.

Подобные переоборудования продолжаются и по сей день, причем в отличие от «Наутилуса» 1931 г. все подводные лодки приспособливаются не для обычных плаваний в арктических условиях, а к боевым действиям.

Современные взгляды и тенденции

Несколько замечаний об арктических походах атомного „Наутилуса“

Одним из последних фактов, проливающих свет на истинные устремления Соединенных Штатов в Арктике, является нашумевший в иностранной печати трансполярный рейс атомной подводной лодки «Наутилус».

Непрерывное 97-часовое подледное плавание (1—5 августа 1958 г.) от мыса Барроу до кромки льда севернее Шпицбергена при средней скорости 19 узл., попутное изучение рельефа дна, температуры воды, толщины и характера льдов и форм его нижней поверхности, а также испытания инерциальных навигационных систем и приборов, обеспечивающих безопасность подледного плавания, — все это является бесспорным достижением. Успешности похода «Наутилуса» способствовала двухлетняя методическая подготовка у кромки арктических ледовых полей; предварительная воздушная разведка к северу от Берингова пролива; выбор наиболее благоприятной гидрометеорологической обстановки*; специальное оборудование лодки акустическими, радиолокационными и телевизионными установками (свыше 20 приборов) ** и привлечение дополнительно к штатному составу более 15 учёных и техников.

Агрессивные круги США и их единомышленники из западноевропейских стран приветствовали поход «Наутилуса» прежде всего как военное достижение, направленное против Советского Союза.

Что же касается оценки похода с научно-технической точки зрения, то только один иностранный публицист К. Ружерон высказался о возможности использования подводных лодок для вывоза нефти с северного побережья Аляски ***, да президент Эйзенхауэр вскользь упомянул о «новом торговом пути» ****.

Далеко не коммерческую направленность первых трансполярных рейсов атомных подводных лодок США подтвер-

* Несмотря на тщательность подготовки, первая попытка (в июне 1958 г.) из-за незамеченной подвижки льда в Чукотском море все-таки была сорвана.

** Основные данные о штурманском оборудовании «Наутилуса» для перехода см. в газете «Советский флот» от 6 июня 1959 г.

*** «Journal de la Marine Marchande», 1958, № 2019.

**** «Советский флот» от 4 ноября 1958 г.

ждает также и поход атомной подводной лодки «Скейт», которая 11 августа 1958 г. всплыла в естественной полярной недалеко от полюса и имела контрольную радиосвязь с береговой базой. Поэтому было бы неправильным, оценивая итоги этих походов, считать, что они внесли большой вклад в раскрытие тайн Арктики.

Некоторые данные о послевоенном состоянии подводных сил иностранных флотов У нас иногда все еще продолжают ошибочно думать, что американцы и англичане остаются на теоретических позициях XIX, если не XVIII века, и считают господство на море универсальной стратегической доктриной, согласно которой численное превосходство надводного флота и два метода его использования: заблокирование сил противника в базах и разгром их в генеральном сражении, решают исход войны в целом. Но это неверно.

После окончания первой и особенно второй мировых войн англичане и американцы кое-чему научились и жизнь заставила их ревизовать многие прежние стратегические концепции. Процесс этот проходит мучительно, не всегда последовательно, почти всегда носит субъективный характер и часто приводит к крайностям и противоречиям. Но значительные сдвиги в теории, определяющей пути строительства и методы использования флотов, все же есть.

В частности, американцы, располагая сильнейшими по численности флотом, вооруженным новейшими видами оружия, опирающимся на широко развитую систему базирования и дополняемым мощной боевой и транспортной авиацией, уделяют все больше и больше внимания строительству и использованию подводных лодок.

Что же представляет собой американский флот?

Прежде всего в его состав входят ударные авианосные соединения, предназначенные для ведения боевых действий против береговых, главным образом глубинных, стратегических объектов с использованием, помимо самолетов, реактивных управляемых снарядов с атомными зарядами. В состав флота также входят силы противолодочной обороны, включающие авианосцы (которые в свою очередь специализируются на поисковые корабельные группы и большое количество наземной и авианосной авиации).

В конце второй мировой войны США имели 199 подводных лодок дальнего действия. После войны численность подводных лодок даже несколько возросла, главным образом за счет строительства новейших лодок с атомными реакторами*.

Одной из характерных особенностей подводных сил американского флота является то, что, помимо торпедных лодок, они включают и лодки специального назначения.

Среди них следует отметить:

— подводные лодки ПЛО или лодки — истребители подводных лодок, предназначенные для выслеживания и уничтожения подводных лодок противника, оборудованные более совершенными гидролокационными средствами и специальными устройствами, снижающими собственную шумность до минимума;

— подводные лодки радиолокационного дозора, предназначенные для дальнего обнаружения противника (главным образом авиации) при помощи мощных радиолокационных установок; в лодки радиолокационного дозора были переоборудованы «Спайнэкс», «Борфиш» и др.

— ракетоносцы, предназначенные для приемки и выстреливания управляемых реактивных снарядов с обычными и с атомными зарядами по береговым объектам из надводного положения; первыми ракетоносцами были «Каск» и «Карбонеро» (типа «Балао»).

В последнее время в американском флоте ряд лодок переоборудуется для стрельбы реактивными управляемыми снарядами из подводного положения, а также строятся лодки, на вооружение которых принята ракета «Полярис» (16 ракет размещены в вертикальных шахтах).

В Англии закончена постройка восьми больших подводных лодок типа «Порпес»: «Порпес», «Роркуол», «Кэшелот», «Грэмпес», «Силайэн» и др., предназначенных главным образом для постановки мин.

Кроме того, английское адмиралтейство приняло решение построить по американским проектам шесть подводных

* Ввиду того что рассмотрение строительства атомных подводных лодок не входит в задачу настоящей работы, читатель может ознакомиться с этим вопросом в книге И. А. Быховского «Атомные подводные лодки». Судпромгиз, 1957 г.

лодок с атомными двигателями, которые предназначены для подводных сил НАТО на Атлантическом театре *.

Несмотря на крайне тяжелое финансовое положение, пополняет свой подводный флот новыми подводными лодками и Франция. Из иностранной печати известно, что уже давно началось восстановление подводных сил в составе флотов Италии, ФРГ и Японии.

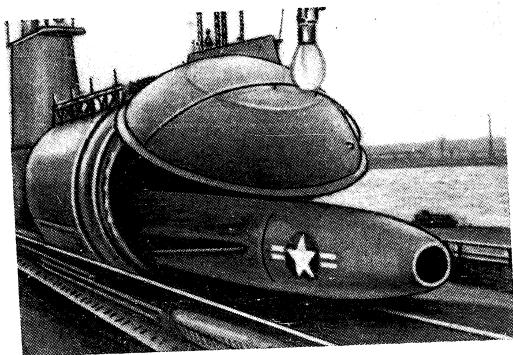


Рис. 20. Извлечение управляемого реактивного снаряда «Регулус» из ангара подводной лодки

Таким образом, во флотах всех крупных капиталистических стран наряду со строительством и модернизацией надводных кораблей различных классов, предназначенных для действий против берега и для борьбы с подводными лодками, непрерывно модернизируются и строятся новые подводные лодки (по состоянию на 1957—1958 гг. их численность составляет в США 204, в Англии 63, во Франции 23). Одновременно появляются подводные лодки в составе флотов тех стран, которые их ранее не имели: в Германии — 3 лодки, в Италии — 5 и в Японии — 1 **.

* «Daily Express», the 8th of December, 1957.

** Jane's Fighting Ships 1957—1958.

Место транспортных подводных лодок в составе флотов и взгляды на их использование

Одной из особенностей современного состава подводных сил флота, в частности американского, является то, что, помимо торпедных лодок, лодок ПЛО, радиолокационного дозора и ракетоносцев, в списках флота значатся транспортные подводные лодки.

Так, с подводных лодок «Парч» и «Силайэн» (тип «Балао»), надводное водоизмещение 1525 т) были сняты торпедные аппараты, на палубах сооружены жесткие цилиндрические контейнеры для хранения высадочных средств, усилены средства регенерации воздуха и увеличены запасы

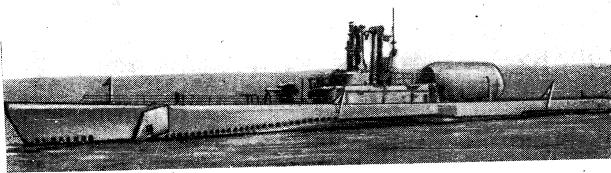


Рис. 21. Подводная лодка типа «Балао», переоборудованная под войсковой транспорт

питьевой воды, благодаря чему лодки стали подводными войсковыми транспортами, предназначенными для скрытой перевозки и высадки десанта. Число десантников, принимаемое на борт таких лодок, достигает 160 человек.

Кроме самостоятельных высадок значительных подразделений морской пехоты, по-видимому, предполагается использовать лодки для высадки первого броска или флангового десанта во время крупных операций вторжения, так как они могут скрытно решить задачу, чего в современных условиях не могут сделать ни надводные корабли, ни авиация. Из учений, проведенных американским флотом, видно, что использование подводных войсковых транспортов отрабатывается усиленными темпами.

Переняв опыт строительства и оборудования немецких подводных танкеров, американцы переоборудовали в подводный танкер, предназначенный для снабжения топливом водных танкеров, находящихся в море, подводных лодок и гидросамолетов, находящихся в море, подводную лодку «Гуавина» (тип «Балао»). В связи с устройством дополнительных цистерн для топлива ширина легкого корпуса лодки увеличилась на 3 м. Для устройства «заправочной платформы» на протяжении примерно 10 м от кормы надстройка была приподнята на 0,5—0,6 м. Лодка имеет цистерны, позволяющие перевозить одновременно несколько сортов авиационного бензина *.

После переоборудования лодка прошла испытания с передачей топлива на буксируемую (снабжаемую) лодку в подводном положении и на летающую лодку морской авиации «Мартин Мэрлин» и была отнесена к подклассу подводных танкеров в составе подводных сил. Позже она была зачислена в класс вспомогательных судов (танкеров) флота.

Подводная лодка «Барбера» после переоборудования была включена в состав флота в качестве подводного сухогрузного транспорта, который может быть использован для доставки лодкам и кораблям, находящимся в море, не только продовольствия, но и боеприпасов.

Примерно в начале 1957 г. «Барбера» была переоборудована в подводную лодку радиолокационного дозора, что вызвало много отрицательных откликов на страницах печати. В частности, в одной из статей выражалось недоумение.

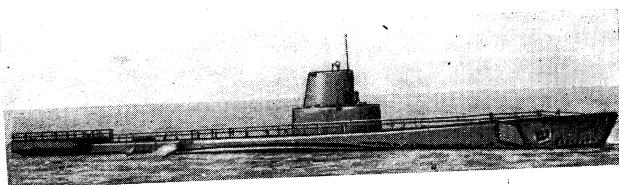


Рис. 22. Подводный танкер «Гуавина»

* Стоимость переоборудования подводной лодки составила около двух миллионов долларов.

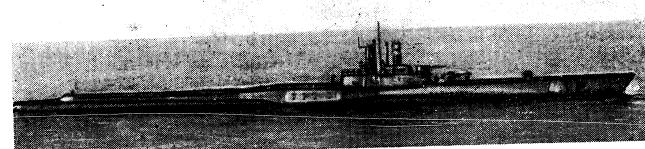


Рис. 23. Подводный сухогрузный транспорт «Барбера»

ни по поводу переоборудования «Барбера» без предварительной замены ее другой транспортной лодкой и высказывалось предостережение, что «в случае начала третьей мировой войны флот может оказаться без необходимых ему грузовых подводных лодок» *.

Таким образом, в послевоенный период в Америке начали уделять созданию транспортных подводных лодок и их использованию значительно больше внимания, чем во время второй мировой войны. При этом предназначение транспортных подводных лодок ясно из высказываний западноатлантических адмиралов и зарубежной печати.

Вот что, например, писали в 1956 г. военные журналы США: «Высадка разведывательно-диверсионных групп на побережье, занятое противником, и переброска важных грузов уже давно включены в перечень типовых задач подводных лодок» **.

В том же году помощник морского министра США Дж. Смит, выступая со статьей «Подвижные морские базы в атомной войне», писал: «Вероятно, гидросамолет скоро будет иметь такую же скорость, потолок и грузоподъемность, как бомбардировщик, базирующийся на береговых аэродромах... он сможет совершить посадку в полузакрытых морских районах поблизости от побережья противника, направляясь там топливом и пополнять боеприпасы с ожидающей его подводной лодки, а затем продолжить

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1957, № 5, p. 476.

** «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 1.

боевые операции. В этом случае ему уже не придетсяозвращаться в район вылета»*.

Начальник штаба американского флота адмирал Бэрк в статье «Что нового под водой?» заявил: «Подводные лодки ближайшего будущего, приводимые в движение атомной энергией, смогут не только атаковать конвой противной стороны, но также и быстроходными атомными торпедами, но также и топливом топить подводные лодки противника, снабжать топливом находящиеся в море гидросамолеты, высаживать на побережье противника морскую пехоту, поражать управляемыми снарядами морские и наземные цели. Каждая подводная лодка сможет выполнить две и более из указанных задач. Все подводные лодки будут многоцелевыми»**.

Отражая взгляды авиационного и морского командования США, экспресс-бюллетень «Интеравиа» писал: «Раньше гидросамолетов могли быть диус действия и ударная мощь гидросамолетов могут быть увеличены с помощью подводных танкеров или расположенных в специальных пунктах барж с горючим, или пущенных в воздухе. Транспортные гидросамолеты, тем заправки в воздухе. Транспортные средства могут быть использованы во взаимодействии для достижения полного успеха в снабжении и перевозках»***.

Приведенные высказывания относятся к 1955—1956 гг. Очевидно, к этому времени не только в военно-морских силах, но и в военно-воздушных силах США выработалось почти единогласие о роли и значении транспортных подводных лодок.

Эти взгляды с некоторыми уточнениями сохранились и в более позднее время. Так, например, в 1957 г. на страницах одного из наиболее солидных военно-морских журналов США можно было прочесть следующее: «Мы можем использовать подводные лодки новейших типов для подвозки грузов и обеспечить таким образом скорость и скрытность действий. Во время второй мировой войны планировалось построить транспортные подводные лодки водоизмещением до 7500 т, однако планы эти не были осуществлены. Но в будущем нам понадобятся такие лодки...

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1955, № 2, p. 134.

** «Ordnance», 1956, № 126.

*** «Interavia», 1956, p. 616.

Быстроходные атомные транспортные подводные лодки могут быть надежным и гибким дополнением к подвижному вспомогательному и танкерному флоту»*.

Но, пожалуй, убедительнее всего о предназначении транспортных лодок говорит направленность их подготовки, о которой немало пишут американские как журналисты, так и адмиралы с целью реклами и поддержания военного психоза.

Так, еще в феврале 1948 г. подводная лодка «Групер» начала проводить отработку высадки в одном из районов Карибского моря боевых пловцов с выходом их из лодки и возвращением на лодку в подводном положении без всплытия. А спустя немногим больше полугода в октябре 1948 г. другая подводная лодка «Куилбэк» начала учение по приемке на палубу и транспортировке в подводном положении сверхмалых подводных лодок, которые могли бы быть использованы для передвижения боевых пловцов**.

В начале 1950 г. командующий подводными силами тихоокеанского флота США контр-адмирал Дж. Х. Браун писал, что на Тихом океане действуют четыре лодки специального типа. На двух из них проводились опыты с управляемыми снарядами, а две другие — подводный сухогрузный транспорт и подводный войсковой транспорт — действовали с амфибийными силами. Эти лодки провели ряд операций, в результате анализа которых предполагалось определить возможность их использования в боевых условиях***.

В той же статье сообщалось что «подводный войсковой транспорт «Парч», имея на борту войсковые части и участвуя в операции «Мики», закончил одно из самых длительных плаваний, которое когда-либо совершалось подводной лодкой при подобных условиях. Во время этой операции были успешно завершены высадка и снятие разведывательных частей корпуса морской пехоты с острова Оаху». Интересно отметить, что в 1950 г. на подводную

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1957, № 5, p. 476.

** Подробности см. в книге Ф. Д. Файн и Д. Мур «Боевые пловцы», стр. 316, 321—322, 329.

*** «Army and Navy Journal», the 21st of May, 1950.

лодку «Парч» впервые в истории флота старшим офицером был назначен майор корпуса морской пехоты.

О направленности и подготовке транспортных лодок свидетельствует и практика последующих лет, в ходе которых подводные лодки «Парч» и «Силайэн» неоднократно

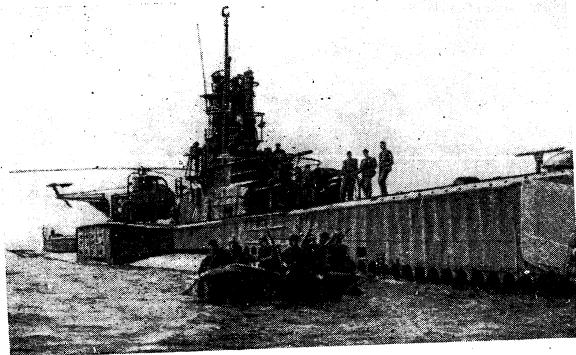


Рис. 24. Подводный войсковой транспорт «Силайэн» на учении по высадке десанта

участвовали в учениях по высадке десанта или небольших разведывательно-диверсионных групп.

Например, в августе 1956 г. у побережья Калифорнии было проведено опытное учение с целью определить возможность посадки разведывательных войсковых частей на подводные лодки в море. В нем приняли участие подводная лодка «Силайэн» и группа вертолетов. В ходе учения с авиабазы корпуса морской пехоты в штате Северная Калифорния на ожидавший в море подводный войсковой транспорт «Силайэн» было переброшено 55 солдат со снаряжением. Для этого восемь вертолетов сделали 28 рейсов, совершая посадку на корме лодки с пятиминутными интервалами*.

* «Army, Navy, Air Force Register», the 11th of August, 1956.

В мае 1957 г. американский флот провел учение по высадке морской пехоты (75 человек) с подводной лодки на берег с участием авианосных вертолетов. После того как подводные лодки и авианосец заняли свои места, подводная лодка всплыла, а вертолеты начали полеты с авианосца на подводную лодку для приемки солдат морской пехоты и доставки их в пункт высадки на побережье. В ходе учения вертолеты совершили около 170 посадок на лодку.

Через 4 месяца после этого на страницах одного из английских журналов появилась фотография с подписью, в которой говорилось, что американская подводная лодка «Силайэн» уходит от турецких берегов, где она в соответствии с общим планом учения, которое проводил здесь американский флот, высадила на берег морскую пехоту*.

По-видимому, учитывая опыт учений и перспективы подобного использования подводных лодок, один из руководителей подготовки американской морской пехоты генерал-лейтенант Дж. Г. Эвин заявил: «К 1965 г. части и подразделения морской пехоты будут перебрасываться подводными лодками. При подходе к районам расположения объектов атаки подводные лодки будут всплывать и подразделения морской пехоты будут наносить удар по объектам с воздуха»**.

В начале 1955 г. были проведены первые тренировки по приемке на подводный танкер «Гуавина» топлива.

В апреле того же года «Гуавина» провела в Карибском море учение по передаче топлива на гидросамолет***.

В печати подчеркивалось, что заправка с подводных лодок позволит бомбардировщикам действовать вне зависимости от береговых баз и авианосцев****.

В июне 1956 г. «Гуавина», находясь у побережья Флориды, обеспечивала гидросамолет топливом, запасными частями, продовольствием и боеприпасом, а экипаж жильем (в торпедных отсеках). Сообщение с самолетом, стоящим

* «The Sphere», the 12th of October, 1957.

** «Life», 1958, № 6, p. 77—82.

*** «U. S. Naval Institute Proceedings», 1955, № 4, p. 480.

**** Ib., p. 481.

на бочке, осуществлялось по специальным надувным понтонам.

Позже на учениях у побережья Флориды в течение не-
дели на «Гуавину» базировались 4 гидросамолета. Кроме
того, на ней размещались 13 офицеров и 33 человека сер-
жантского и рядового состава морской авиации.

Из данных об испытании танкера «Гуавина», опублико-
ванных в октябре 1957 г., видно, что подход самолета
к танкеру и его швартовка были сравнительно просты.
Время, затраченное самолетом на подход к танкеру под
одним мотором, на приемку горючего, необходимых запа-
сов и горячей пищи, а также на отход от него, составило
45 минут, а время, потребовавшееся танкеру для подачи
топливных шлангов на самолет, — 5 минут.

Однако в материалах отмечалось также, что грузо-
вместимость помещений подводного танкера для хранения
запасов, предназначенных для самолетов, недостаточна.

При рассмотрении этих данных надо учитывать, что они
относятся к первым опытам практического использования
танкера для передачи топлива. Есть основание считать, что
в программу испытаний подводного танкера «Гуавина»
входило не только пополнение топливных баков и прови-
зийных запасов гидросамолетов, но и снабжение надвод-
ных кораблей и подводных лодок, находящихся в море*.

По данным иностранной печати, подводный танкер «Гу-
авина» может снабжать топливом подводные лодки, нахо-
дящиеся в подводном положении. При этом шланги пода-
ются в надводном положении, после чего обе лодки погру-
жаются и снабжающая лодка берет на буксир снабжаю-
щую. Связь между лодками осуществляется по телефону,
проводка которого прикреплена к буксирующему тросу.

В дальнейшем подводный танкер неоднократно участ-
вовал в различных учениях, а в феврале 1958 г. находился
в плавании в районе Багамских островов**.

Таким образом, подготовка транспортных лодок амери-
канского флота говорит о том, что их предполагается ис-

* «U. S. Naval Institute Proceedings», 1957, № 10, p. 1103.

** Как сообщило морское министерство США, 12 февраля 1958 г.
во время сильного шторма в районе Багамских островов «Гуавина»,
находившаяся у острова Сан-Сальвадор, села на мель.

пользовать для скрытного решения транспортных задач,
причем преимущественно в районах, удаленных от пунк-
тов постоянного базирования флота. Кроме того, относи-
тельно интенсивная отработка методов и приемов действий
транспортных лодок показывает, что американцы стрем-
ляются использовать накопленный опыт и на других подвод-
ных лодках, которые могут быть применены для транс-
портных целей в случае войны.

Как свидетельствуют сами американцы, «опыт, получен-
ный флотом при испытании подводной лодки «Гуавина» по
заправке самолетов топливом, был положен в основу дру-
гих проектов по переоборудованию и строительству спе-
циальных подводных плавучих баз»*.

Надо отметить, что в течение 1953—1958 гг. главное
управление кораблестроения американского флота разра-
ботало несколько проектов подводных танкеров, предна-
значенных для использования в составе военно-морского
флота.

Наряду с этим велась разработка проектов и других
подклассов транспортных лодок.

Так, по сообщению одного из американских журналов,
специализирующегося на рассмотрении вопросов корабле-
строения, главное управление кораблестроения морского
министерства США разработало проект подводного десан-
тного транспорта, предназначенного для скрытной перевоз-
ки и выгрузки на берег нескольких десятков танков.

Правда, в связи с тем, что стоимость постройки такого
транспорта примерно в 10 раз превышает стоимость строи-
тельства большого надводного танкодесантного судна,
журнал отмечает, что его постройка не очень выгодна с
экономической точки зрения, но при этом подчеркивает, что
технически эта проблема вполне разрешима.

Проблемой транспортного использования подводных
лодок занимаются не только в американском флоте. Еще
в то время, когда первые подводные лодки гитлеровского
флота, поднятые со дна Кильской бухты, ремонтировались
и готовились к вступлению в состав флота ФРГ, профессор
гамбургского университета Эрих Багге заявил, что в ФРГ

* «Bureau of Ships Journal», October, 1958, p. 2.

серьезно намереваются начать строительство атомной подводной лодки большого водоизмещения «для грузовых перевозок» *.

Чтобы закончить с рассмотрением послевоенной практики использования подводных лодок для транспортных целей, надо сказать и о том, что некоторые флоты привлекают подводные лодки для скрытной высадки агентов, доставки оружия и т. д., хотя применение боевого корабля для целей тайной политики, особенно против государств, с которыми поддерживаются официальные дипломатические отношения, противоречит нормам международного права.

Впервые такая операция была проведена англичанами на Севере вскоре после установления дипломатических отношений РСФСР с первым лейбористским правительством Макдональда. С тех пор прошло более 35 лет, но аналогичные попытки не прекращаются до сих пор, причем не только в отношении Советского Союза, но и других стран.

Так, например, известно, что подводные лодки использовались для поддержки мятежников, восставших против законного правительства Индонезии, еще в 1950 г. **, а в середине декабря 1954 г., т. е. в те дни, когда в ООН обсуждалось требование Индонезии об освобождении оккупированного Голландией Западного Ириана, голландская подводная лодка доставила на остров Харуку оружие для мятежников и высадила группу авантюристов ***. Наконец, в упоминаемом здесь изображающем колонизаторов документе приводятся неопровергимые факты о переброске в 1955 г. на самолетах и на подводных лодках из Сингапура в район Сурабаи снаряжения для банд, боровшихся против национального правительства Сукарно ****.

Этими примерами использование подводных лодок для скрытной переброски агентов, банд и вооружения на территорию других стран в мирное время не исчерпывается.

* La Revue Maritime, 1957, № 131, р. 400.

** Подрывная деятельность в Индонезии (Дело Юнгслагера и Шмидта). Издательство иностранной литературы, 1958, стр. 99.

*** Там же, стр. 8.

**** Там же, стр. 65—66.

**Высказывания
французской
печати
о перспективах
использования
подводных лодок**

В ближайшее время маловероятно, что французский флот пополнится транспортными лодками. В его составе имеется лишь несколько сверхмалых подводных лодок водоизмещением около 16 т. Кроме того, по программе, утвержденной в 1956 г., было начато строительство лодок водоизмещением 30 т. Наличие в строю лодок, которые можно перевозить на палубе или буксировать в надводном и подводном положении, возможно приведет к тому, что некоторые боевые лодки будут переоборудованы под транспортеры или подводные буксирующиеся.

Интересно, что со страниц французской военно-морской печати не сходят статьи, в которых рассматривается необходимость, возможность и целесообразность использования подводных лодок для транспортных целей, причем ряд высказываний заслуживает внимания.

Так, например, в статье «Подводные лодки. История развития» *, опубликованной в 1950 г., после краткого напоминания об опыте использования немцами подводных лодок для транспортных целей сравнительно подробно рассматривается возможность применения лодок для высадки небольших десантных отрядов на побережье противника в условиях, когда подход к берегу связан с неизбежностью преодоления минных заграждений.

Отметив, что единственным средством избежать обнаружения с воздуха (с помощью радиолокатора) является переброска десанта подводной лодкой, автор пишет, что для проведения рейда потребуется: подводная лодка-травильщик; подводная лодка-буксирующийся, оборудованная средствами воздушного и подводного обнаружения и установками для выстреливания ракет, необходимых для поддержки операций на суше, и буксируемая подводная лодка — войсковой транспорт. Буксируемая лодка должна иметь водоизмещение около 2000 т и принимать на борт пехотный батальон с необходимым снаряжением. Носовая часть лодки должна быть усиlena для того, чтобы она

* Bougagap M. Submersibles et sous-marins. «La Revue Maritime», 1950, № 55, р. 1459.

могла приткнуться к берегу или к мели, а кормовая — иметь форму кормы десантной баржи.^{*}

В одном из последующих разделов статьи затрагивается новая тема — **подводные конвои**. Выдвигается тезис о том, что в будущей войне, кроме подводных лодок, надводным конвоям будет угрожать атомная бомба и что лучшая защита, которую можно предложить, — это несколько десятков метров воды, прикрывающих подводный конвой. Затем следует подробное рассмотрение провозospособности подводных лодок, из которого следует, что грузоподъемность лодки-транспорта может быть увеличена за счет уменьшения веса механизмов.

Переходя непосредственно к конвоям, Бушерон выдвигает предположение, что они будут формироваться из буксируемых транспортных подводных лодок, охраняемых большими подводными лодками водоизмещением 3000—4000 т и имеющими на борту до шести сверхмалых лодок противолодочной обороны.

По его мнению, буксируемая транспортная подводная лодка может быть как танкером, имеющим обычный корабельный двигатель, так и подводным транспортом. На нем можно разместить груз, по весу равный 35—45% водоизмещения, за счет снятия вооружения и двигателей.

Говоря о лодках-буксировщиках, он считает, что мощность их двигателей будет увеличена за счет места, освобождающегося в результате сокращения вооружения.

Напомнив, что самолеты уже давно буксируют планеры, а подводные лодки тренируются на учениях в буксировке в подводном положении условно поврежденной лодки, автор предлагает, чтобы этому вопросу уделялось больше внимания.

В этой же статье излагаются соображения о возможности использования лодок со сверхмальми лодками на берту и для охранения надводных конвоев и выдвигается проблема создания такой подводной лодки охранения, которая была бы способна не только развивать скорость, одинаковую с конвоем, но и догонять его после того, как действия лодок ПЛО будут закончены.

Подобные статьи неоднократно появлялись во французской печати и в последние годы, причем в ряде случаев

предполагаемый диапазон транспортных возможностей подводных лодок еще более расширялся.

Таким образом, несмотря на то что современный французский флот не располагает транспортными лодками специальной постройки, обсуждение требований, которым они должны отвечать, и методов их использования дает основание предположить, что в случае войны французские лодки, кроме решения обычных задач, будут применяться и для транспортных целей.

«Малые» средства ведения войны и их отношение к транспортной деятельности подводных лодок В период второй мировой войны в составе американского флота не было ни человекоуправляемых торпед, ни сверхмальных подводных лодок. Не привлекли они внимания министерства США и в первые послевоенные годы. Возможно, что причиной этого были ограниченные боевые успехи «малых» средств флотов других стран. Во всяком случае американцы ограничивались лишь тем, что изучали образцы различных видов «малых» (штурмовых) средств, захваченных в Италии, Германии и Японии*.

Однако в 1951—1952 гг. в американской военной печати стали появляться сообщения, свидетельствовавшие о том, что представители флота в Пентагоне заинтересовались «малыми» средствами.

В феврале 1954 г. было сообщено о предполагаемой закладке первой сверхмалой подводной лодки «Х-1» («Минисаб»)**.

В октябре 1955 г. она была спущена на воду. Лодка имела следующие тактико-технические данные: водоизмещение 25 т, длина 15,2 м, осадка 2,1 м, скорость хода: надводная — 15 узл., подводная — 12 узл. Предположительная дальность плавания 500 миль. Основным вооружением лодки являлись мины***.

Для облегчения транспортировки корпус лодки был построен из легких сплавов и легко разбирался на секции.

* Многие водители человекоуправляемых торпед и командиры 10-й итальянской флотилии МАС после войны читали лекции в Вашингтоне и Аннаполисе.

** «Marine Engineering», 1957, № 2, p. 110.

*** «Sphere», 1957, № 2971, p. 3970.

Надводный ход обеспечивался дизелями, а подводный — электродвигателями, работающими от аккумуляторных батарей.

Строительство сверхмалых лодок вызвало за рубежом не мало толков. Намеки на предназначение лодок были уже в первых сообщениях печати, в которых говорилось, что при обсуждении проекта морские специалисты настаивали на ограничении веса подводной лодки «Х-1» 25 тоннами с тем, чтобы ее можно было перебрасывать по воздуху с помощью больших вертолетов.

Как будут использоваться лодки типа «Х-1», стало предельно ясным после того, как на страницах специализирующегося в пропаганде войны и разжигании военного психоза журнала «Кольерс» выступил бывший командующий американскими подводными силами на Тихом океане адмирал Локвуд.

Заметив, что появление в американском флоте подводной лодки «Х-1» должно «революционизировать современную тактику флота», Локвуд заявил: «Как старый подводник я всегда был сторонником того, что подводные лодки должны топить торговые суда противника в открытом море, а не в гаванях. Признаюсь, что я не был в восторге от карликовых подводных лодок времен второй мировой войны. Сейчас мое мнение изменилось. Я верю, что миниатюрная подводная лодка типа «Х-1» значительно мощнее, чем те лодки, и использование ее будет более многосторонним. Она может стать одним из самых опасных средств нашего флота... По-моему, карликовые подводные лодки в будущем станут стандартным оружием каждой обычной подводной лодки. Почему? Подводная лодка-малютка может быть спущена с подводной лодки-матки на небольшом удалении от конвоя и незаметно сблизиться с ним для атаки в подводном положении. Современная гидролокационная аппаратура кораблей не позволяет обычной подводной лодке подойти к цели незамеченной. Подводная лодка-малютка, имея малые размеры и бесшумный ход, весьма пригодна для таких действий.

После атаки конвоя лодка под прикрытием темноты может быть принята обратно на подводную лодку-матку. Уже имеются вертолеты грузоподъемностью до 40 т. Я не вижу оснований не использовать их для перевозки 25-тонных лодок типа «Х-1» на внутренние моря, например

на Каспийское море в южной России. В темное время лодка может быть спущена на воду и в дальнейшем действовать на морских сообщениях противника торпедным и минным оружием, или же ставить мины с атомным зарядом в непосредственной близости к важным промышленным объектам. Для таких операций придется жертвовать лодками, но экипажи могут быть приняты на вертолет и вывезены в безопасное место»*.

Из подобных высказываний можно сделать лишь один вывод: сверхмалые лодки строятся американцами отнюдь не для оборонительных целей, а для вторжения в воды других государств, для скрытного проникновения в их порты и базы с задачей уничтожения боевых кораблей, транспортных судов, разведки и диверсий.

За лодкой «Х-1» последовал спуск сверхмалой лодки «Марк-IV», имеющей длину 4,7 м, ширину 0,56 м, высоту 1,06 м и вес 176,9 кг. Экипаж ее состоял из 1 или 2 человек. Корпус лодки изготовлен из материала, имеющего в основе стеклянное волокно, и снабжен внутренней балластной системой. В верхней части корпуса имеются два пластмассовых колпака, через которые экипаж осуществляет наблюдение. В случае выхода двигателя из строя лодка может приводиться в движение с помощью ножных педалей, работая которыми, один человек может сообщить ей скорость примерно в 5 узл. **.

В конце 1954 г., т. е. еще в то время, когда «Х-1» находилась в постройке, морское министерство США начало создавать на озере Пенд-Орилл (Штат Айдахо) крупную учебную базу по подготовке морских диверсантов-подрывников. В настоящее время в США функционируют две такие школы «боевых пловцов» для тихоокеанского и атлантического флотов, куда ежегодно принимается по 150 человек.

Совершенно ясно, что и подводные лодки типа «Марк-IV», и подводные пловцы предназначены для тех же целей, что и сверхмалые лодки «Х-1», т. е. для выполнения задач, вытекающих из планов разведывательно-диверсион-

* Bins. Fiskubaten. «Sveriges Flotta», 1955, № 1, S. 8.

** «Our Navy», 1956, № 8, p. 4.

ной и подрывной деятельности против стран социалистического лагеря.

Не вызывает никакого сомнения, что для доставки этих средств, в частности сверхмалых лодок, будут использованы подводные лодки. Подтверждением этого является то, что в последние годы американским флотом проведено несколько учений, в ходе которых отрабатывалась приемка сверхмалых лодок на палубу боевых лодок (в подводном положении, на ходу) и их доставка в назначенный район.

Создание «малых» средств и разработка методов их использования не являются монополией США, по этому же пути идут флоты и других капиталистических стран. Например, в Англии после войны возобновилось строительство подводных лодок типа «Миджет». В 1954—1955 гг. старейшая фирма Виккерс-Армстронг по заказу адмиралтейства построила серию сверхмалых лодок типа «Х»* («Х-51», «Х-52», «Х-53» и «Х-54»), которые в данное время находятся в строю. Надо полагать, что серийный выпуск подобных лодок в случае необходимости не встретит особых затруднений.

Предназначение же этих лодок, судя по высказываниям английской печати, неоднократно напоминающей об огромной ценности опыта атаки «Тирпица», будет, по-видимому, таким же, как и их предшественниц.

Строительство сверхмалых подводных лодок водоизмещением 16 и 30 т ведется также и во Франции.

Такие же шаги предпринимаются и в Италии, где при прямой поддержке США «малые» средства были частично сохранены, хотя по условиям мирного договора 1947 г. все «малые» средства подлежали уничтожению, а личный состав, обслуживавший их, — демобилизации. После вступления Италии в агрессивный блок НАТО она открыто приступила к подготовке кадров, строительству новых и модернизации старых типов «малых» средств, в том числе и человекауправляемых торпед, возимых на подводных лодках.

Официальных заявлений о создании подобных средств

* Водоизмещение 30/34 т, длина 16,1 м, ширина 2,0 м, 6-цилиндровый дизель, электродвигатель и батарея, экипаж 5 человек.

в Японии и ФРГ пока нет, но вряд ли они откажались от использования «малых» средств, имея большой опыт их применения во второй мировой войне.

Таким образом, в США, Англии и Франции и во всех бывших странах «оси» либо уже созданы «малые» средства борьбы на море, либо налицо реальные предпосылки к их воссозданию. А это значит, что в случае войны для их скрытной доставки будут использованы подводные лодки обычных типов или лодки, специально предназначенные для этих целей.

**Снимает ли
атомная энергетика
проблему снабжения
подводных лодок
в море?**

В связи со вступлением в состав американского флота подводных лодок с атомными двигателями в иностранной печати утверждалось, что эти лодки могут находиться в море неограниченное время, не возвращаясь в базу. Эти утверждения базировались только на одном факторе — на способности атомного двигателя работать в течение длительного времени без перезарядки реактора горючим. Как показал опыт двухлетнего плавания «Наутилуса» (с 17 января 1955 г. по 5 февраля 1957 г.), подводная лодка прошла без смены урановых стержней в реакторах 60 120 миль, из них 34 500 миль в подводном положении, причем за это время лодка произвела 859 погружений*.

Действительно, необходимость частого возвращения подводной лодки в базу для пополнения запасов топлива отпадает, а следовательно, отпадает и необходимость доснабжения лодок топливом в море**.

Но, как известно из опыта второй мировой войны, подводные лодки доснабжались в море не только топливом, но и торпедами, и артиллерийскими боеприпасами, и техническими деталями, и продовольствием, и медикаментами. Кроме того, время от времени на лодки, находившиеся в море, передавали матросов и офицеров для замены раненых и заболевших.

* «United Press», the 5th of February, 1957, p. 13.

** Следует учитывать, что перезарядка реакторов, требующая предварительного удаления продуктов распада использованного горючего и наличия необходимых для этого специальных устройств, в море технически почти невозможна.

Как же будут решаться эти частные, но важные проблемы на атомных подводных лодках? Прямого ответа на этот вопрос в современной литературе пока нет, но, учитывая опыт второй мировой войны, можно сделать ряд довольно обоснованных предположений.

В самом деле, вряд ли можно допустить, что атомная подводная лодка, имеющая в качестве штатного оружия торпеды, сможет в течение годичного или двухгодичного боевого похода обойтись одним, даже самым усиленным боекомплектом торпедного оружия в 24—30 торпед. Расходуя только по две — три торпеды в залпе, такая лодка будет в состоянии атаковать немногим более десяти целей. А дальше? Дальше неизбежно либо возвращение в базу, либо доснабжение подводной лодки торпедами в море.

Ракетное оружие, поступающее на вооружение подводных лодок, имеет гораздо большие размеры, чем торпеды (пусть самого крупного калибра, превышающего 600 мм). Это ставит подводную лодку в еще худшее положение, так как ракет можно принять при выходе из базы гораздо меньше, чем торпед, т. е. увеличивается диспропорция с автономностью по топливу.

Далее, если сейчас в связи с отказом от артиллерии на подводных лодках отпадает необходимость в доснабжении лодок артиллерийскими боеприпасами, то потребность в снабжении атомных подводных лодок в море запасными частями, измерительными приборами, средствами регенерации воздуха и дезактивации значительно возрастает.

Большое значение также имеет вопрос снабжения продовольствием. Опыт второй мировой войны показал, что, находясь в море, лодки практически не могут рассчитывать на остановку вражеских транспортов, обновление и пополнение за счет их запасов продовольствия, а практика двухмесячного питания экипажей лодок самыми лучшими консервами и концентратами приводит к заболеваниям и явлениям прогрессирующей дистрофии. Поэтому при встречах со своими подводными танкерами и торпедовозами немецкие лодки, действующие в удаленных районах, старались во чтобы то ни стало взять у них хотя бы немного свежих продуктов, мяса, зелени и т. п.

В современных условиях эта проблема становится еще более острой, так как продукты питания при их длитель-

ном хранении на подводной лодке подвергаются воздействию радиоактивных излучений. Вполне понятно, что какими бы строгими ни был контроль за их пригодностью к употреблению, возможны случаи заболевания личного состава. Поэтому раневу атомных лодок, находящихся в море, с судами снабжения для пополнения запасов свежей провизии совершенно неизбежна.

Наконец, чтобы полнее уяснить возможность длительного пребывания атомных подводных лодок без возвращения в базу, необходимо остановиться на условиях, в которых находятся (работают и отдыхают) их экипажи.

О том, что личный состав подводных лодок особенно нуждается в отдыхе, известно давно. Еще в 1911 г. в своей статье «Экспериментальный очерк исследования тактических элементов подводной лодки» лейтенант русского флота Поздеев писал: «Нигде личный состав не нуждается так в отдыхе, как на подводной лодке», и далее часто забываемая истинна: «Измученный и уставший человек легче ошибается... и нигде это обстоятельство не должно так учитываться, как здесь. Малейшая рассеянность, невнимание могут повлечь за собой катастрофу, предупредить которую бывает невозможно»*.

Чтобы сохранить работоспособность и настроение личного состава, многие командиры лодок немецкого, русского и других флотов еще в первую мировую войну, если позволяла обстановка, разрешали команде по нескольку человек отдыхать на верхней палубе.

Условия второй мировой войны, когда авиация и радиолокация позволяли обнаруживать подводные лодки и атаковать их до того, как они успевали погрузиться и уйти на надежную глубину, резко ограничили не только возможность отдыха на палубе, но и пребывание лодок в надводном положении. Только большая перегрузка лодки и стремление обеспечить боеспособность десанта на берегу заставляли командиров американских лодок «Наутилус» и «Аргонот», совершивших поход с десантом на большое расстояние, разрешать кратковременныеочные выходы десантников на свежий воздух при повышенной готовности к немедленному погружению.

* «Морской сборник», 1911, № 1, стр. 72—73.

Глава X

В подавляющем же большинстве случаев, особенно в Атлантике, личный состав лодок вынужден был почти в течение всего боевого похода находиться во внутренних помещениях лодки, что приводило не только к его переутомлению, но и к заболеваниям и снижению работоспособности.

Рассматривая опыт боевых действий подводных лодок во второй мировой войне, один из французских специалистов-подводников пишет: «Подводная лодка не имеет возможностей вентилироваться каждый день. Длительное пребывание на лодке приводит к нарушению функций желудочно-кишечного тракта, к болезни печени; отсутствие вентиляции при повышенной температуре воздуха в лодке вызывает потливость, а отсутствие солнца затрудняет усвоение витамина Д».

Во время войны были случаи, когда после одного боевого похода подводной лодки каждый член экипажа терял в весе до 2 кг, а после пяти последовательных походов эффективность работы экипажа резко снижалась*.

Именно поэтому командование германского флота, чтобы повысить заинтересованность подводников в продолжении службы на лодках и хотя бы частично восстановить их силы после боевых походов, установило для них усиленный паек, повышенные оклады, дополнительные отпуска, создало специальные санатории и т. п. Но, несмотря на это, часть личного состава подводных лодок все же не выдерживала тягот боевых походов и командирам лодок приходилось возвращаться для отдыха в базу, хотя топливо и другие запасы вполне позволяли еще в течение некоторого времени находиться в море.

Чтобы облегчить условия пребывания личного состава на подводных лодках с атомными реакторами, при их проектировании и строительстве было предусмотрено улучшение жилых помещений. Из семи отсеков на «Наутилусе» три были отведены для размещения личного состава. В двух из них оборудованы комфортабельные кубрики с постоянными койками. Все оборудование матросских кубриков окрашено светло-зеленой эмалевой краской. Отсеки,

* Dessens A. Le soutien logistique des forces sous-marines. «La Revue Maritime», 1955, № 110, p. 796.

Современные взгляды и тенденции

в которых размещены каюты офицерского состава и общая столовая, выкрашены в светло-коричневые и бежевые тона. Все отсеки имеют необходимые санитарно-гигиенические устройства, системы регенерации и кондиционирования воздуха и освещены лампами дневного света*.

Для предупреждения воздействия на личный состав радиоактивных излучений реакторных установок во всех помещениях установлен строгий дозиметрический контроль за состоянием воздуха — создана специальная лаборатория, систематически исследующая пробы воздуха..

Личный состав, работающий в реакторном отсеке, при загрузке топлива или при ремонте пользуется защитной одеждой, комбинезонами, перчатками, капюшонами, чехлами для обуви, а при необходимости и респираторами**.

Каждые четыре месяца для проверки степени воздействия радиации на личный состав экипажа проводится его полное гематологическое обследование, а ежегодно — общее медицинское обследование. И хотя результаты наблюдения за состоянием здоровья личного состава, как правило, не предаются широкой гласности, в американскую печать все-таки проникают сведения о «потенциальной опасности поражения радиацией, излучаемой реакторами***, и о случаях вынужденной замены части экипажа «Наутилуса», подвергшейся воздействию радиоактивного излучения, а также о ненадежности защитных экранов на американских подводных лодках и о ряде других явлений, влияющих на обитаемость атомных подводных лодок.

Таким образом, к известным ранее факторам, влияющим на выносливость экипажей, прибавился еще один очень значительный — радиоактивная радиация, которая не только может вызвать физическое ослабление и даже заболевание организма, но и действует угнетающе на личный состав: постоянная боязнь случайно попасть под облучение. Поэтому можно с уверенностью сказать, что личный состав атомных подводных лодок не сможет долго сохранять работоспособность и его придется либо полностью, либо частично заменять задолго до того, как будет исчер-

* «Our Navy», 1957, № 4, p. 23, 24.

** «New England Journal of Medicine», 1957, № 6.

*** «Medical Technician Bulletin», 1956, № 6.

пана техническая автономность лодки. Правда, для замены личного состава, так же как и для получения боеприпасов и продовольствия, могут быть использованы плавучие базы, передовые или промежуточные береговые опорные пункты, надводные корабли или вертолеты. Однако все это возможно лишь тогда, когда скрытность местопребывания и деятельности снабжаемой атомной подводной лодки не будет иметь серьезного значения. Во всех же других случаях, когда требуется обеспечить скрытность, лучшим и наиболее надежным средством решения этой задачи будет являться транспортная подводная лодка, так как все другие средства могут демаскировать снабжаемую лодку.

Поэтому появление и широкое строительство атомных лодок не снимает с повестки дня вопрос о снабжении подводных лодок, находящихся в море.

По поводу одного сообщения Чарльза Момсена До недавнего времени ни в одной из стран промышленность не выпускала двигатели для подводного хода, которые бы одновременно обладали большой мощностью и малыми габаритами, допускающими их размещение на подводной лодке. Поэтому даже при выборе самых выгодных форм корпуса, соотношения главных его размерений и характеристик гребных винтов приходилось довольствоваться подводными скоростями 13—22 узл., при этом продолжительность хода на предельных скоростях ограничивалась всего несколькими часами.

Установка на лодках атомных реакторов и ряд конструктивных изменений их корпуса позволили довести скорость до 25—30 узл. на длительное время, что явилось большим качественным скачком в подводном кораблестроении, намного расширившим боевые возможности подводной лодки. Увеличение скорости подводного хода значительно облегчает развертывание из баз, сближение с атакуемой целью, уход от преследования, а также позволяет лодке быстрее совершать переходы из одного района в другой и т. д. Естественно поэтому, что во всех флотах прилагали и прилагают все усилия к тому, чтобы найти новые решения, позволяющие дополнительно увеличить скорость хода лодки хотя бы на 1—2 узла.

Вот почему сообщение вице-адмирала американского

флота в отставке и консультанта некоторых судостроительных фирм Чарльза Момсена в мае 1957 г. о том, что флот стоит на пороге создания подводной лодки со скоростью 60 узл., прозвучало сенсационно.

В сообщении говорилось, что в США проводятся комплексные исследования, в результате которых станет возможным устранить явление кавитации и создать такую

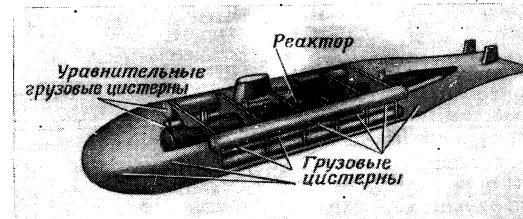


Рис. 25. Проект американского подводного танкера

гладкую поверхность корпуса лодки, при которой гидродинамическое сопротивление при больших скоростях уменьшится на 70 %.

Попутно в сообщении указывалось, что новая подводная лодка будет иметь относительно небольшое водонизмещение, атомный двигатель и средства автоматизации, позволяющие сократить численность личного состава до 12 человек *.

Правда, надо помнить, что подобные выступления обычно предназначаются для создания мифа о могуществе американского флота, для приобщения скептиков, утративших веру в американское военное превосходство над Советским Союзом, и для оправдания огромных затрат на гонку вооружений. Но независимо от того, каковы были мотивы опубликования этого сообщения, нельзя не счи- таться с тем, что после того, как удастся преодолеть кави- тационный барьер, в США «будут строиться лодки для

* «Missiles and Rockets», 1957, № 5, p. 38.

переброски личного состава вооруженных сил, подводные авианосцы и подводные грузовые транспорты»*.

Последнее обстоятельство указывает на то, что, разрабатывая новые образцы подводных лодок, американцы предусматривают и строительство новых транспортных подводных лодок с атомными двигателями.

Классификация транспортных лодок Выше уже говорилось, что транспортными подводными лодками должны считаться лишь те лодки, которые специально построены или переброшены для решения различного реоборудованы и предназначены для решения различных задач. К ним относятся и лодки, транспортирующие (но не буксирующие) различные виды автономного оружия или боевых средств**.

Наличие на подводной лодке носимого или возимого оружия или боевых средств, являющихся ее штатным (основным или вспомогательным) вооружением, не дает права считать ее транспортной, а может лишь служить основанием отнести ее к специальному подклассу боевых лодок (ракетоносцы, лодка радиолокационного дозора, испытатель подводных лодок и др.).

Несоблюдение этого основного условия неизбежно привело бы к тому, что к числу транспортных подводных лодок были бы отнесены почти все существующие подклассы и типы лодок.

Если учесть опыт второй мировой войны, наличие транспортных лодок в составе современного флота США и принять во внимание те тенденции, которые выявляются в последнее время при строительстве подводных лодок и в развитии различных видов нового оружия иностранных флотов, то можно с достаточным основанием предложить следующую общую классификацию транспортных подводных лодок (табл. 12).

* Missiles and Rockets», 1957, № 5, р. 38.

** Под автономными видами оружия или боевых средств в данном случае подразумеваются такие средства (сверхмалые лодки, человекоуправляемые торпеды, самолеты, вертолеты и т. д.), которые, сойдя с подводной лодки, в дальнейшем управляются (будучи спущены) с подводной лодки, в дальнейшем управляются человеком.

Таблица 12

Общая классификация транспортных подводных лодок

Основные подклассы	Назначение и возможная дифференциация	Способ размещения транспортируемых объектов
1. Транспортеры боевых средств	Для доставки сверхмальных подводных лодок. То же, человекоуправляемых торпед, самолетов или вертолетов. То же, любых новых автономных средств	В специальных устройствах на палубе или надстройке. В герметических ангарах или контейнерах вне жесткого корпуса
2. Сухогрузные транспорты	Для пакетных грузов, к которым относятся продовольствие, боеприпасы обычного типа (патроны, бомбы, торпеды). Для большегабаритных видов боеприпаса (ракеты)	В грузовых отсеках жесткого корпуса, а в перегруженном варианте — в любых отсеках, где позволяет место. Возможно частичное размещение в герметических цистернах на палубе
3. Десантные или войсковые транспорты	Для высадки десанта.	В отсеках лодки. Возможно размещение легкой боевой техники (минометов, безоткатной артиллерии и т. д.) и высадочных средств в ангаре на надстройке
4. Танкеры	Для перевозки подкреплений в изолированные базы (вместимость будет зависеть от размеров помещений и длительности перехода) Для снабжения горючесмазочными материалами подводных лодок и гидросамолетов в море	В междубортных отсеках, балластных цистернах, специальных танках
5. Супертанкеры	Для береговой авиации (отличие в способе выгрузки) Для трансокеанских перевозок жидкого горючего (систематические рейсы). Для снабжения в море соединений флота (на ходу)	В танках и балластных цистернах

Примечание. Термин «транспортер» целесообразно употреблять для лодок, несущих груз на верхней палубе (надстройке), а «транспорт» — в тех случаях, когда перевозимый груз размещается внутри корпуса.

Подводные лодки указанных подклассов, конечно, могут быть по своим размерениям большими и малыми. Как правило, они не будут иметь никакого вооружения, за исключением отдельных случаев, когда оно будет предназначено для самообороны.

Ввиду сравнительной дороговизны и сложности строительства подводных лодок и главным образом потому, что ряд задач (высадка десанта, диверсионных групп и т. д.) подводные транспорты будут выполнять эпизодически, следует ожидать, что будут приложены все усилия к их универсализации.

Что касается супертанкеров, то, хотя их пока и не существует, многое говорит за то, что реальность их появления — только вопрос времени.

Идея создания супертанкера (надводного) не нова, так как экономическая его рентабельность давно доказана. Основным препятствием для перехода к паротурбинным танкерам выше 60 000 т дедвейта являлась их осадка в полном грузу (больше 12 м); для прохода таких судов необходима была реконструкция главнейших нефтяных портов и двух каналов — Суэцкого и Панамского. Конфликт вокруг Суэцкого канала послужил новым толчком к строительству супертанкеров. Враждебные Египту круги Англии и Франции неосмотрительно решили бойкотировать Добканал и перевозить нефть на танкерах вокруг мыса Доброй Надежды. Расчеты показали, что перевозка нефти этим путем хотя и будет значительно дороже, чем через Суэцкий канал, но все же рентабельна, при условии если танкеры увеличат грузоподъемность до 60 000—100 000 т дедвейта и при этом смогут иметь скорость хода не ниже 16—18 узл.

Несмотря на то, что суэцкий кризис разрешился не только благоприятно для Египта, но и для всего мирового судоходства, все же заказы на большие танкеры были размещены и в данное время реализуются. Строящиеся танкеры стали называть супертанкерами, хотя точной границы между танкером и супертанкером не установлено*.

* Ориентировочно этой границей можно считать 50 000 т дедвейта.

Современные взгляды и тенденции

351

Идея подводного супертанкера родилась вслед за созданием надводных супертанкеров, с одной стороны, в связи с погоней за более высокой рентабельностью, а с другой — в связи с угрозой нового всеобщего военного конфликта.

Опыт войны показал, насколько ненадежно снабжение островной страны или так называемых «заморских сил» при помощи обычного танкерного флота. При современных

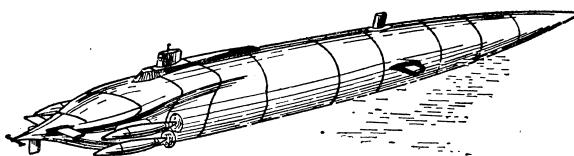


Рис. 26. Общий вид подводного супертанкера (проект)

боевых средствах успех надводных нефтеперевозок еще более сомнителен. Обстановка требует скрытности перевозок, а экономика — больших размеров подводного танкера. Без атомной энергетики судостроители могли бы создать подводный наливной транспорт водоизмещением 2000—3000 т со скоростями, известными еще во время второй мировой войны. Но такие танкеры годились бы лишь для снабжения боевых лодок в море, а для питания армий вторжения они мало пригодны. Вот почему в заинтересованных странах сейчас усиленно ведутся работы над подводными супертанкерами.

В сентябре 1957 г. в английской печати появилось сообщение, что две мощные компании приступили к совместным испытаниям моделей быстроходной транспортной лодки (танкера) водоизмещением в 100 000 т, со скоростью 50—60 узл.*. Такое большое водоизмещение подводного

* «Shipbuilding and Shipping Record», 1957, № 13, p. 411.

танкера*, а также предполагаемая высокая подводная скорость вполне возможны, если учесть, что для движения танкера будет использована атомная энергия, а благодаря созданию обтекаемых форм резко уменьшится сопротивление на больших скоростях.

Предполагается, что на супертанкере по мере выгрузки топлива танки будут заполняться забортной водой**.

Большую заинтересованность в создании и использовании атомных подводных танкеров проявили канадские компании, разрабатывающие нефтедобычу в Гудзоновом заливе и заинтересованные в круглогодовом вывозе нефти независимо от ледостава, продолжающегося в этом районе почти в течение 7 месяцев***.

В настоящее время инициаторов нового судостроения смущают уже не столько технологические проблемы осуществления первых проектов, сколько экономическая рентабельность подобных судов. Кроме того, еще не определены способы быстрой погрузки и выгрузки груза и возможности использования супертанкерами существующих портов с их глубинами, размерами акваторий и оборудованием.

В статье о программе испытаний моделей один из ее разделов назывался «Переворот в морском транспорте». Совершенно ясно, что пока о перевороте говорить рано, хотя в перспективе в случае удачного разрешения многих проблем переход танкерного флота Англии на подводный будет знаменовать новый этап в развитии мирового морского транспорта. Следует отметить, что проблема создания подводного супертанкера является насущной, жизненно необходимой именно для островного государства, всецело зависящего от надежности заморских сообщений. Это подтверждают и работы, активно ведущиеся в Японии, где был разработан проект атомного подводного танкера.

* Если принять во внимание краткое информационное сообщение газеты «Водный транспорт» от 12 июня 1958 г. о том, что некоторые зарубежные фирмы работают над созданием подводного супертанкера 500 000 т дедвейта, то водоизмещение транспортной подводной лодки, равное 100 000 т, вряд ли будет вызывать сомнение.

** «Engineering», 1958, № 3.

*** «The Navy», 1958, № 10, p. 301.

керна* дедвейтом в 30 000 т (длина 180 м, ширина 24 м, две паровые турбины мощностью 22 000 л. с.) с реактором того же типа, что установлен на подводной лодке «Наутилус». По расчетам, этот реактор должен обеспечить скорость хода 22 узла**.

Аналогичные работы ведутся и в США. По данным американской печати, управление торгового флота США предполагает в 1960—1961 гг. представить в конгресс проект закона об ассигновании средств на постройку 20 000-тонной транспортной подводной лодки с атомной энергетической установкой. Ориентировочная стоимость работ оценивается в 40—50 млн. долларов. По предварительным данным, длина этой лодки будет около 161 м, ширина 26 м, а мощность главных двигателей около 30 тыс. л. с.***.

Одновременно с этим в США разрабатываются и проекты подводных супертанкеров. Несмотря на наличие в США своей нефтедобывающей и перерабатывающей промышленности, значительная часть мировых запасов нефти находится под контролем американского капитала. Хотя часть контролируемых нефтяных районов расположена очень близко (Мексика, Венесуэла), все-таки нефть перевозится главным образом морем. Кроме того, надо помнить о все возрастающем значении для военно-экономического потенциала США более дешевой продукции нефтепромышленных районов Среднего Востока. Наконец, одним из главнейших потребителей нефтепродуктов является флот, авиация и моторный парк армии США, которые дислоцируются на базах, раскинутые во всех частях света. Вот почему проблема надежной доставки морем жидкого горючего (вплоть до перегрузки на ходу в океане) является для Пентагона далеко не второстепенной.

В предложенной выше классификации супертанкеры не включены в подкласс танкеров, хотя на первый взгляд по назначению их можно было бы отнести к этому под-

* Проект этого атомного танкера демонстрировался японской фирмой «Мицубиси» на Международной атомной конференции в Женеве в 1958 г.

** «Journal de la Marine Marchande», 1958, № 2020, p. 1855.

*** «Nuclear Power», 1958, № 31, p. 527.

классу. Необходимость выделения супертанкеров в самостоятельный подкласс вызывается тем, что они должны отличаться от обычных не только размерами, но и высокими скоростями. Если удастся создать супертанкеры, то они качественно настолько будут отличаться от обычных («Гуавина»), что получат все права на самостоятельный подкласс среди транспортных подводных лодок хотя бы потому, что смогут снабжать топливом не только самолеты и подводные лодки, но и надводные корабли (на ходу) и даже береговые военные объекты, армейские и авиационные части, действующие в прибрежной зоне.

Иначе говоря, задачи, которые смогут выполнить супертанкеры, будут более широкими, чем задачи, возлагавшиеся на подводные танкеры германского флота.

Русский способ использования танкеров

Ввиду того что точно предвидеть масштабы и характер различных видов подводных перевозок заранее весьма трудно, можно утверждать, что в любое современное время транспортные лодки будут использоваться для перевозки не только того груза, для которого они предназначены. В связи с этим уместно остановиться на следующем факте.

Несколько лет назад работники нашего морского флота, анализируя опыт эксплуатации танкеров и стремясь повысить рентабельность эксплуатации топлива, обратили внимание на то, что балластные пробеги наливных судов, перевозивших нефтепродукты в порты Дальнего Востока из Батуми и Туапсе, очень невыгодны. Было предложено брать вместо балластной воды соевые бобы. Предложение было настолько оригинальным и смелым, что скептики и маловеры встретили его отрицательно. В настоящее время этот способ широко применяется в практике нашего торгового флота. Танкеры перевозят на расстояние около 11 000 миль различные грузы с колоссальной пользой для государства. Давно уже в иностранных морских журналах закончилась публикация едких статей и после короткого периода хвалебных отзывов был введен в обиход русский способ использования танкеров.

Поэтому можно считать, что если на подводных танке-

рах будет установлено дополнительное оборудование, то они смогут перевозить и сухие грузы, т. е. выполнять задачи сухогрузных транспортов. Конечно, при этом танкер не сможет использовать всю свою вместимость, так как удельный вес сухих грузов превышает удельный вес нефтепродуктов. Естественно предположить, что задачи, которые смогут выполнять подводные танкеры при соответствующем переоборудовании, может быть немало.

Заключение**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

Изложенные выше материалы, характеризующие опыт использования подводных лодок для транспортных целей в период первой и второй мировых войн, место транспорта в последних подводных лодок, взгляды на их применение в послевоенный период и тенденцию их развития позволяют сделать следующие выводы:

1. Являясь наряду с авиацией одним из основных средств борьбы на морских сообщениях (путем непосредственных ударов по одиночным судам, конвойм и постановки мин), подводные лодки оказались вполне надежным средством скрытной транспортировки грузов, людей и специальных видов оружия (человекоуправляемых торпед, сверхмалых подводных лодок) в условиях противодействия противника и, в частности, при большом превосходстве противника в надводных силах. В связи с этим они были использованы во флотах всех воевавших государств для решения транспортных задач.

2. Расширение объема скрытных перевозок морем и многообразие задач, которые ставились подводным лодкам под влиянием общего хода войны и конкретной обстановки, привели к тому, что, помимо использования для транспортных целей обычных боевых подводных лодок, во всех флотах пришли к выводу о необходимости создания специальных транспортных подводных лодок.

3. Транспортные подводные лодки в свою очередь получили дифференциацию в зависимости от того, для транспортировки каких грузов они предназначены. Иначе говоря, транспортные подводные лодки стали специальным вором, транспортирующие лодки, включающим несколько подклассов подводных лодок, причем каждый из них могут входить несколько классов,

типов лодок, отличающихся один от другого своими конструктивными особенностями и размерами.

4. Помимо введения усовершенствований, направленных на обеспечение бесшумности работы механизмов и двигателей, бесперебойной и надежной связи, возможности фиксировать действия радиолокационных средств противника, одинаково необходимых на всех классах подводных лодок, на лодках, предназначенных для решения транспортных задач, устанавливались самые различные специальные средства и оборудование и в том числе:

- погрузочно-разгрузочные устройства для приемки и передачи грузов;

- особые герметические контейнеры для хранения и транспортировки человекауправляемых торпед, катеров, вооружения, бензина и т. д.;

- шланговые устройства для приемки и передачи жидкого грузов; вместе со шланговыми устройствами устанавливаются средства для очистки и продувки цистерн с целью предотвращения возможности появления масляных пятен на воде (коллекторы, химические поглотители и т. д.);

- приспособления для крепления на палубе или для буксировки сверхмалых подводных лодок и контейнеров различного назначения;

- дополнительные люки, стеллажи и койки (на военных и грузовых транспортах);

- устройства и приспособления для приемки и хранения переправочных, высадочных и других средств.

5. Численность и удельный вес транспортных подводных лодок, масштабы привлечения боевых подводных лодок к решению транспортных задач, а также требования, предъявляемые к транспортным лодкам при их проектировании и к боевым подводным лодкам при их переоборудовании, зависели от общей направленности развития вооруженных сил данной страны, задач флота на соответствующем морском театре и от значимости, которую имела в ходе войны скрытная транспортировка грузов, людей или «малых» средств ведения войны.

6. Выполнение подводными лодками транспортных задач потребовало от штабов, планирующих боевые действия на морских театрах, с одной стороны, согласования подобного использования лодок с действиями всех других сил флота на театре, а с другой — анализа и оценки возможно-

стей применения подводных лодок для транспортных целей противником.

Опыт минувших войн показал, что подводные лодки использовались не только самостоятельно, но и во взаимо-действии с надводными кораблями, боевыми подводными лодками и авиацией.

7. Направленность подготовки иностранных флотов после войны, создание «малых» средств ведения войны, выступления в зарубежной печати по поводу создания транспортных подводных лодок дают основание предполагать, что подводные лодки будут широко использоваться для транспортных целей в будущей войне, если ее удастся развязать реакционным кругом некоторых империалистических государств. Поэтому, чтобы найти способы и средства для активного противодействия подобному использованию подводных лодок, необходимо тщательно изучать опыт и возможности транспортного использования подводных лодок в современных условиях.

8. Несмотря на мирное время, некоторые империалистические страны уже сейчас пытаются использовать подводные лодки для скрытной переброски своих агентов и разведывательно-диверсионных групп. И хотя подобные попытки, в частности против Советского Союза, Китая и других стран социалистического лагеря, не раз терпели позорный провал, возможность их повторения вынуждает личный состав нашего флота и нашей авиации, пограничников и всех граждан приморских районов всемерно повышать бдительность, независимо от того, что мы живем в мирное время и занимаемся мирным трудом.

ПРИЛОЖЕНИЯ

Приложение 1

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ГЕРМАНСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ

Серия, номер, год постройки	Полное подводное водоизмещение (т)	Стандартное водоизмещение, наивысшее подводное (т)	Скорость хода, наивысшая подводная (узлы)	Вооружение	Дальность плавания, наивысшая подводная (мили)
Серия VII F: «U-1059» — «U-1062» 1942—1943	1345	1084 1181	16,9 7,9	5 тт 533-мм — 4 нос., 1 кор., 1 37-мм, 2 20-мм, 39 запасных торпед	12300 (10)* 9500 (12) 75 (4)
Серия XIV: «U-459» — «U-464», «U-487» — «U-490» 1941—1942	2300	1688 1932	14,4 6,2	4 торпеды, 2 37-мм, 1 20-мм	14500 (10) 9300 (12) 53 (4)
Серия XV (проект)	•	5000	•	•	•
Серия XVI (проект)	•	3000	•	•	•
Серия XIX (проект)	•	2000	•	•	•
Серия XX (в постройке)	3425	2708 2962	12,5 8,5	1 37-мм, 4 20-мм	13100 (2) 99 (4)

* В скобках указана скорость в узлах.

Приложение 1

ПРИЛОЖЕНИЕ I .
ПОДВОДНЫХ ЛОДОК, ПОСТРОЕННЫХ И ЗАПРОЕКТИРОВАННЫХ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Запас топлива (т)	Мощность механизмов (л. с.)	Двигатели, наивысшего хода подводного хода	Размеры (м)			Экипаж	Дополнительные сведения
			длина	ширина	осадка		
199	2100 750	2 диз. 2 электродв.	77,6	7,3	4,9	46	Подводная лодка-торпедовоз. Торпеды принимались внутрь лодки и в особое устройство за рубкой
203	2800 750	То же	67,1	9,4	6,5	53	Подводная лодка-танкер. Груз 432 т (топливо)
•	2800 750	"	•	•	•	•	Подводная лодка-торпедовоз
•	2800 750	"	•	•	•	•	То же
•	2800 750	"	•	•	•	•	Подводная лодка — сухогрузный транспорт
470	2800 750	"	77,1	9,2	6,6	58	То же. Предназначалась для перевозки грузов между Германией и Японией. Груз 800 т (топливо)

Приложение 2

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ИТАЛЬЯНСКИХ
И ПЕРЕОБОРУДОВАННЫХ ВО

Тип, номер и год постройки	Полное полное водоизмещение (т)	Стандартное водоизмещение надводное подводное (т)	Скорость хода, надводная подводная (узлы)	Вооружение	Дальность плавания, надводная подводная (мили)
«Ириде», «Амбра», «Гандар» 1936—1937 (переоборудована в 1940)	•	664	14 8,5	6 тт 533-мм 1 100-мм 2 13-мм	4000 (9)* 80 (4)
«Шире» 1938 (переоборудована в 1940)	•	615	14 8,5	6 тт 533-мм — нос., 1 100-мм, 2 13-мм	4000 (9) 80 (4)
«Гронго», «Спариде», «Мурена» 1942	•	746	16	6 тт 533-мм — нос., 1 100-мм, 2 20-мм	•
«Ромоло», «Ремо» 1943	•	2072	13 6	3 20-мм	12000 (9) 90 (4)

* В скобках указана скорость в узлах.

Приложение 2

363

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

ТРАНСПОРТНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК, ПОСТРОЕННЫХ
ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Запас топлива (т)	Мощность механизмов (л. с.)	Двигатели, надводного хода подводного хода	Размеры (м)			Экипаж	Дополнительные сведения
			длина	ширина	осадка		
•	1350 800	2 диз. 2 электродв.	61,6	6,6	4	41	Подводная лодка — транспортер человекауправляемых торпед
•	1350 800	То же	61,6	6,7	4,0	55	То же
	2400 •	"	63,0	7,0	4,9	•	Могли "принимать" вместо человекауправляемых торпед катера
•	2600 800	"	86,3	7,8	5,3	•	Подводная лодка — сухогрузный транспорт

Приложение 3

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ЭЛЕМЕНТЫ ЯПОНСКИХ ТРАН
И ПЕРЕОБОРУДОВАННЫХ ВО ВРЕ

Тип, номер и год постройки	Годное подводное водоизмещение (т)	Стандартное водоизмещение, надводное подводное (т)	Скорость хода, надводная подводная (узлы)	Вооружение	Дальность плавания, надводная подводная (мили)
Тип «НА» («НА-101», — «НА-109», «НА-111») 1942—1943	•	370	10	•	3000 (10)*
Тип «I-361» («I-361», — «I-370») 1942	•	1470	13	4 140-мм	15000 (10)
Тип «I-371» («I-371», — «I-373») 1942	•	1661	13	4 80-мм	5000 (13)
Тип «I-400» ** («I-400», «I-401») 1944—1945	•	3430	18,7	гт (?), 4 торпеды, 2 80-мм	12000 (14)
Тип «I-16», «I-18», «I-20», «I-22», «I-24») Построены в 1939 г., переоборудованы в 1941 г.	•	2180	24	гт (?), 24 торпеды, 3 самолета, 1 140-мм, 8 гт 533-мм, 20 горпел, 1 сверхмалая лодка, 1 140-мм	30000 (16) 37500 (14)
Тип «I-121» («I-121», — «I-124»)	•	1142	14,5	1 500-мм, 12 торпед, 42 мины	10500 (8)
		1470	9,5		

* В скобках указана скорость в узлах.

** По данным газеты «Нью-Йорк Таймс», опубликованным в конце февраля 1946 г., надводное водоизмещение подводных лодок типа «I-400» достигло 5700 т, лодка имела 8 носовых торпедных аппаратов, 1 127-мм орудие, 2 автомата, дальность плавания 53 000 миль, автономность до 4 месяцев, экипаж 200 человек. Внутренние помещения лодки были обо

Приложение 3

365

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

СПОРТНЫХ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК, ПОСТРОЕННЫХ МЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ

Запас топлива (т)	Мощность механизмов (л. с.)	Двигатели, надводного хода подводного хода	Размеры (м)			Экипаж	Дополнительные сведения
			длина	ширина	осадка		
•	•	2 дизеля 2 электродв.	•	•	•	21	Подводная лодка — сухогрузный транспорт
•	•	То же	•	•	•	45	То же
•	•	”	•	•	•	60	”
•	•	”	•	•	•	77	Подводная лодка — танкер
•	•	”	122	•	8	144	Подводная лодка — транспортер самолетов
•	9000	”	106	9,1	4,9	95	Транспортер сверхмальных подводных лодок
•	2400 1200	”	85,2	7,5	4,3	44	Подводная лодка принимала 10 т бензина

февраля 1946 г., надводное водоизмещение подводных лодок типа «I-400» 53 000 миль, автономность до 4 месяцев, экипаж 200 человек. Внутренние помещения лодки были обо

ИСТОЧНИКИ И ЛИТЕРАТУРА

На русском языке

- Алафузов В. А. Доктрины германского флота. Воениздат, 1956.
- Александров А. П.; Исааков И. С., Белли Б. А. Операции подводных лодок, том I, ВМФ им. тов. Ворошилова, 1933.
- Беккер К. Немецкие морские диверсанты во второй мировой войне. Перевод с немецкого. Издательство иностранной литературы, 1958.
- Беленский Л. Торговые подводные лодки. «Морской сборник», 1925, № 6—7.
- Боргезе В. Десятая флотилия МАС. Перевод с итальянского. Издательство иностранной литературы, 1957.
- Бру В. Подводные диверсанты. Сокращенный перевод с французского. Издательство иностранной литературы, 1957.
- Быховский И. А. Мастера «потаенных» судов. Военмориздат, 1950.
- Быховский И. А. Атомные подводные лодки. Судпромгиз, 1957.
- Версальский мирный договор. Полный перевод с французского подлинника под редакцией проф. Ю. В. Ключникова и Андрея Сабанина. Литиздат НКИД, 1925.
- Гайдер А. Германские подводные лодки в войну 1914—1918 гг. Редакционно-издательский сектор УВМС РККА, 1933.
- Гибсон Р. и Прендергаст М. Германская подводная война 1914—1918 гг. Перевод с английского. Госвоениздат, 1937.
- Достижения Советской власти за 40 лет в цифрах. Госполитиздат, 1957.
- Еремеев Л. М. Некоторые итоги крейсерских операций германского флота. Воениздат, 1949.
- Жилищные условия на подводных лодках. «Морской сборник», 1928, № 7—8.
- Иванов Д., Смирнов П. Англо-американское соперничество. Институт мирового хозяйства и мировой политики, 1933.
- Иностранные военные флоты 1946—1947 гг. Изд. 3-е, Воениздат, 1947.
- Исааков И. С. Приморские крепости. «Морской сборник», 1946, № 2.
- Калачев Я. М. Перевозка грузов морем. Издательство «Морской транспорт», 1951.

Источники и литература

367

- Кампании войны на Тихом океане. Перевод с английского. Воениздат, 1956.
- Коэн Дж. Б. Военная экономика Японии. Сокращенный перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1951.
- Корбетт Ю. Операции английского флота в мировую войну, т. II. Перевод с английского. Госвоениздат НКО СССР, 1937.
- Лобеф М. и Строг Г. Подводные лодки. Перевод с французского. Отдел издательства НКО СССР, 1934.
- Локвуд Ч. и Адамсон Г. Морские дьяволы. Перевод с английского. Воениздат 1958.
- Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. Перевод с немецкого Госвоениздат, 1938 г.
- Мировая война 1939—1945 гг. Сборник статей. Перевод с немецкого. Издательство иностранной литературы, 1957.
- Михельсон А. Подводная война 1914—1918 гг. Перевод с немецкого. Военмориздат, 1940.
- Морисон С. Э. Битва за Атлантику. Сокращенный перевод с английского. Воениздат, 1956.
- Морисон С. Э. Битва за Атлантику выиграна. Перевод с английского. Воениздат, 1959.
- Оперативно-тактические взгляды германского флота Сборник статей из германской военно-морской литературы. Военмориздат, 1941.
- Перельман Р. Г. Ядерные двигатели. Издательство «Знание», 1958.
- Переписка Председателя Совета Министров СССР с президентами США и премьер-министрами Великобритании во время Великой Отечественной войны 1941—1945 гг., т. 2, Госполитиздат, 1957.
- Подрывная деятельность в Индонезии (Дело Юнгслагера и Шмидта) Издательство иностранной литературы, 1958.
- Поздеев С. Экспериментальный очерк исследования тактических элементов подводной лодки. «Морской сборник», 1911, № 1, 2, 3.
- Полевой А. П. Справочная книжка по кубатуре морских грузов. ОГИЗ. Гострансиздат, 1936.
- Полевой А. П. Объем и вес грузов, перевозимых морем. Издательство «Морской транспорт», 1958.
- Роско Т. Боевые действия подводных лодок США во второй мировой войне. Сокращенный перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1957.
- Свердрук Харальд. Во льды на подводной лодке. Перевод с норвежского. Географиз, 1958.
- Справочник корабельного состава военно-морских флотов мира 1944. Изд. 2-е, Военмориздат, 1945.

Источники и литература

Трусов Г. М. Подводные лодки в русском и советском флоте. Судпромгиз, 1957.

Фисанович И. И. История «Малютки». Воениздат, 1956.

Фэйн Ф. Д. и Мур Д. Боевые плавцы. Сокращенный перевод с английского. Издательство Иностранной литературы, 1958.

Хасимото Мотицура. Погопленные (Японский подводный флот в войне 1941—1945 гг.). Перевод с английского. Издательство иностранной литературы, 1956.

Шведе Е. Е. Военные флоты 1939—1940 гг. Справочник по военно-морским силам иностранных государств. Изд. 7-е. Военмориздат, 1940.

Шталь В. А. Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914—1918 гг. Госвоениздат, 1936.

На английском языке

Barry C. B.—Rear-Admiral. Report on Operation «Source» (by X-craft against the German main units in their protected anchorages on the Norwegian Coast in 1943). «Supplement to the London Gazette» of Tuesday the 10th of February, 1948. London Gazette, New York, 1952.

Beach E. L. Submarine! New York, 1957.

Bragadin M. Antonio. The Italian Navy in World War II. Annapolis, 1957.

Cope H.—Rear-Admiral and Karig W.—Captain. Battle Submarines. Submarine Fighters of World War II. New York, 1951.

Crago W. A. A Submarine Tanker under Test. «Shipbuilding and Shipping Records», 1957, № 13.

Creasy G. E.—Rear-Admiral. Final Report on Operation «Source» (by X-craft against the German main units in their protected anchorages on the Norwegian Coast in 1943). «Supplement to the London Gazette» of Tuesday the 10th of February, 1948.

Davin D. M. Crete. Official History of New Zealand in the Second World War 1939—1945. War History Branch Department on International Affairs, Wellington, New Zealand, Oxford University Press, London, 1953.

Faraogo L. War of Wits. The Anatomy of Espionage and Intelligence. New York, 1954.

Frank Wolfgang. The Sea Wolves. The Story of German U-boat at War. New York—Toronto, 1955.

Fuehrer Conferences on Naval Affairs. «Brassey's Naval Annual», 1948. Edited by Rear-Admiral H. S. Thursfield. London, 1948.

Источники и литература

- Herrington I. Air war against Germany and Italy 1939—1945. Canberra, 1954.
- Horie Y. The Failure of the Japanese Convoy Escort. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 10.
- James W. M. The British Navies in the Second World War. London, 1946.
- Jane's Fighting Ships 1941—1958. London.
- Karig W. Battle Report. The Atlantic War. New York, 1946.
- Kemp P. K.—Lt.-Comdr. H. M. Submarines. London, 1952.
- Kittredge G. W.—Comdr. Assault Troop Submarine. «The Army Combat Forces Journal», November, 1957.
- Layton E. I. Rendezvous en Reverse. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1953, № 5.
- Lipscomb F. W. The British Submarine. London, 1954.
- Lockwood Ch. A and Adamson H. C. Zeros, Subs and Zoomies. New York, 1956.
- Long E. I. Japan's Underseas Carriers. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1950, № 6.
- Martin P. W. The future of submarine warfare. «Our Navy», 1948, № 6.
- Montag U. The Man Who Never Was. London, 1954.
- Norris J. S. Cruising Submarine Replenish Seaplanes. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1955, № 4.
- Penne Duran—Lt.-Comdr. The Italian Attack on the Alexandria Naval Base. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 2.
- Playfair I. S. and others. The Mediterranean and Middle East, v. I. The Early Successes against Italy (to May 1941). London, 1954.
- Playfair I. S. and others. The Mediterranean and Middle East, v. II London, 1956.
- Pratt Fletcher. The Navy's War. Harper and Brother's. New York, 1944.
- Roskill S. W.—Captain. The War at Sea 1939—1945, v. I. The Defensive. London, 1954.
- Roskill S. W.—Captain. The War at Sea 1939—1945, v. II. The Period of Balance. London, 1956.
- Rutkiff X-craft and their Development. «The Navy», 1948, № 3.
- Saunders H. Royal Air Force 1939—1945, v. III. London, 1954.
- Smith James H. Mobile Sea Bases System in Nuclear Warfare. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1955, № 2,

Источники и литература

- Smith C. A. Battle of the Caribbean. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1954, № 9.
- The Starks V. German U-boat design and production. «Journal of the American Society of Naval Engineers», 1948, № 60.
- Tanaka Reizo and Pineau Roger. Japan's Loosing Struggle for Guadalcanal. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1956, № 7.
- The Air Battle of Malta. The Official Account of the RAF in Malta. London, 1944.
- United States. Naval Chronology, World War II. Prepared in the Naval History Division. Office of the Chief of Naval Operations. Navy Department Government Printing Office. Washington, 1955.
- U. S. Guavina in New Role. «Naval Aviation News», 1956, № 8, August, p. 8.
- U. S. Submarine Losses. World War II. Washington, 1949.
- Waldron T. and Gleeson J. The Frogmen. The Story of the War-time Underwater operations. London, 1952.
- Warren C. E. T. and Benson J. The Midget Raiders. The Wartime Story of Human Torpedoes and Midget Submarines. New York, 1954.
- Wilkinson J. B. Tirpitz Tale. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1954, № 4.
- Wilkinson J. B. — Lt.-Comdr. Too Little too Late. The Strange Story of the Part Midget Submarines and Human Torpedoes Played in the European War. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1946, № 2.
- Wilkinson J. B. Sneak Craft Attack in the Pacific. «U. S. Naval Institute Proceedings», 1957, № 3.
- Woodward D. The Secret Raiders. The Story of the Operations of the German Armed Merchant Raiders in the Second World War. London, 1955.

На французском языке

- Balligant. Les Sous-marins sous la banquise. «La Revue Maritime», 1955, № 110.
- Balligant — Capitaine de corvette. La lutte désespérée des sous-marins japonais pendant la deuxième guerre mondiale. «La Revue Maritime», 1956, № 123.
- Barjot P. Leçons de la guerre en Méditerranée. «La Revue Maritime», 1955, № 110.
- Dessens A. Le soutien logistique des forces sous-marines. «La Revue Maritime», 1955, № 110.
- L'Herminier. Capitaine de vaisseau. Casabianca, 1949—1950. Editions France-Empire (EFE).

Источники и литература

- Traonmilin A. Missions et organisation des forces sous-marines. «La Revue Maritime», 1955, № 110.
- Winady E. B. Reintegration de l'hydravion et du sous-marin dans le combat amphibie. «La Revue Nautique», 1957, № 182.
- На немецком языке
- Busch Herald. So war der U-boot-Krieg. Düsseldorf, 1954.
- Frank Wolfgang. Die Wölfe und der Admiral. Oldenburg, 1953.
- Frank Wolfgang. Schiff 16. Hamburg; 1956.
- Grodschey Erich. U-Boote Deutschlands scharfe Waffe. Stuttgart, 1943.
- Gröner Erich. Die deutschen Kriegsschiffe 1915—1936. Berlin, 1937.
- Grönem. Erich. Die Schiffe der Deutschen Kriegsmarine und Luftwaffe 1939—1945 und ihr Verbleib. München, 1954.
- Grutzemacher. Die Deutschen Unterseeboote 1939—1945. Karlsruhe, 1951.
- Michaux T. Röhstoffe aus Ostasien. Die Fahrten der Blockadebrecher. «Wehrwissenschaftliche Rundschau», 1955, № 11.
- Weyers. Flottentatschenbuch. München, 1953.
- На итальянском языке

- Bernotti R. La guerra sui mari del conflitto mondiale. v. 1—3, Liveno, Tirrena, 1950.
- Bifindelli G. Hómeni — Torpedos in Gibraltar. «Rivista de Marina», 1956, № 396.
- Cocchia Aldo. Sommersigibile all'attacco. Milano, 1955.
- Giacomo Antonio. Sommersigibili italiani nell'Atlantico, L'Africa, Roma, 1950.
- La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Navi Perdute. Roma, 1951.
- La Marina Italiana nella Seconda Guerra Mondiale. Dati Statistici. Roma, 1950.
- Sommersigibili in guerra. Episode in Mediterraneo. Roma, 1956.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

Предисловие	3
Глава I. Использование подводных лодок для транспортных целей до второй мировой войны	7
Транспортная деятельность подводных лодок в годы первой мировой войны	8
Первая транспортная подводная лодка	18
Некоторые, не подведенные ранее итоги первой мировой войны	24
Пример из практики мирного времени	29
Некоторые сведения о предвоенном состоянии подводных флотов	35
Глава II. Транспортная деятельность подводных лодок германского флота во второй мировой войне	39
Оценка состояния подводных сил гитлеровскими адмиралами	40
Вынужденное возвращение к старым идеям в новых условиях (перевозка грузов)	42
Высадка диверсионно-разведывательных групп на побережье	50
Снабжение подводных лодок топливом в море	54
Снабжение подводных лодок, находящихся в море, торпедами и продовольствием	72
Трансокеанские перевозки стратегического сырья	75
Транспортировка личного состава, спасенного после гибели судов в море	82
Задействование идей у своих противников и союзников	88
Скрытные транспортировки особого рода	91

Глава IV. Транспортная деятельность английских подводных лодок

130

Скрытная эвакуация людей	131
Высадка агентов, диверсионно-разведывательных и специальных групп	134
Так называемая „операция его величества короля Англии“	139
Подводные рейсы „неотложной помощи“ на Мальту	141
Использование итальянского опыта	145
Подводные буксировки боевыми лодками	149
Скрытная перевозка контейнера особого назначения	159

Глава V. Несколько рейсов французской подводной лодки „Касабьянка“ на Корсику

161

Скрытная перевозка и выгрузка грузов	165
Особая подготовка к перевозке людей и ее результаты	167

Глава VI. Транспортная деятельность японских подводных лодок

172

Подводные транспортеры на подходах к Пёрл-Харбору и другим базам	173
Дозаправка самолетов топливом в море	179
Снабжение изолированных островных гарнизонов	185
Скрытная эвакуация людей	198
Трансокеанские переходы со стратегическими грузами	200
Спасательные действия японских подводных лодок и последующая транспортировка спасенных	203
Транспортировки человекоуправляемых горпред	206
Несостоявшаяся операция против Панамского канала	213
Несколько итоговых замечаний	216

Оглавление

	Стр.
Глава VII. Транспортная деятельность подводных лодок американского флота	221
Начальные грузопассажирские рейсы подводных лодок	223
Высадка диверсионно-разведывательных групп и доставка грузов	228
Подводные лодки в роли десантных транспортов	235
Спасение экипажей сбитых самолетов и потопленных судов и их транспортировка в базы	243
Несколько случаев, заслуживающих отдельного упоминания	252
Несколько дополнительных замечаний	256
Глава VIII. Некоторые сведения об опыте советских подводников	259
Питание блокированного и осажденного Севастополя	261
Спасение и транспортировка экипажа подводной лодки «Щ-421»	270
Экстренная переброска войсковых отрядов	275
Несколько дополнительных замечаний	276
Глава IX. Анализ транспортной деятельности подводных лодок и некоторые выводы	281
Основные причины, породившие скрытные перевозки на подводных лодках	—
Принципы появления «малых» средств в Италии, Японии, Англии и Германии	287
Основные виды транспортной деятельности подводных лодок	291
На достижение каких целей направлялась транспортная деятельность лодок?	294
Пространственные и другие условия деятельности подводных лодок	295
Несколько замечаний о грузовместимости и грузоподъемности подводных лодок	300
Снабжение подводных лодок в море и кризис формулы Михельсена	302
Методы использования подводных лодок для транспортных целей	305
Могли ли быть заменены подводные лодки авиацией?	306
К вопросу о классификации подводных лодок, использовавшихся для транспортных целей	308
Некоторые выводы из опыта второй мировой войны	314

Оглавление

	Стр.
Глава X. Тенденции в строительстве подводных лодок для транспортных целей в послевоенный период и взгляды на их использование	316
Использование подводных лодок для мирных целей	317
По стопам довоенного «Наутилуса» с агрессивными целями	319
Несколько замечаний об арктических походах атомного «Наутилуса»	321
Некоторые данные о послевоенном состоянии подводных сил иностранных флотов	322
Место транспортных подводных лодок в составе флотов и взгляды на их использование	325
Высказывания французской печати о перспективах использования подводных лодок	335
«Малые» средства ведения войны и их отношение к транспортной деятельности подводных лодок	337
Снимает ли атомная энергетика проблему снабжения подводных лодок в море	341
По поводу одного сообщения Чарльза Момсена	346
Классификация транспортных лодок	348
Русский способ использования танкеров	354
Заключение	356
Приложения: 1. Тактико-технические элементы германских транспортных подводных лодок, построенных и запроектированных во время второй мировой войны	360
2. Тактико-технические элементы итальянских транспортных подводных лодок, построенных и переоборудованных во время второй мировой войны	362
3. Тактико-технические элементы японских транспортных подводных лодок, построенных и переоборудованных во время второй мировой войны	364
Источники и литература	366

ИСАКОВ ИВАН СТЕПАНОВИЧ
ЕРЕМЕЕВ ЛЕОНИД МАТВЕЕВИЧ

TRANSPORTNAYA DEYATEL'NOST'
PODVOZHNIX LODOK

Редактор капитан 2 ранга Арцыбышев В. И.
Технический редактор Медникова А. Н.
Корректор Казачкина Р. А.

* * *

Сдано в набор 12.06.59 г.

Подписано к печати 31.10.59 г.

Формат бумаги 81×108^{1/2} — 11³/₄ печ. л.
19,27 усл. печ. л. 20,074 уч.-изд. л.

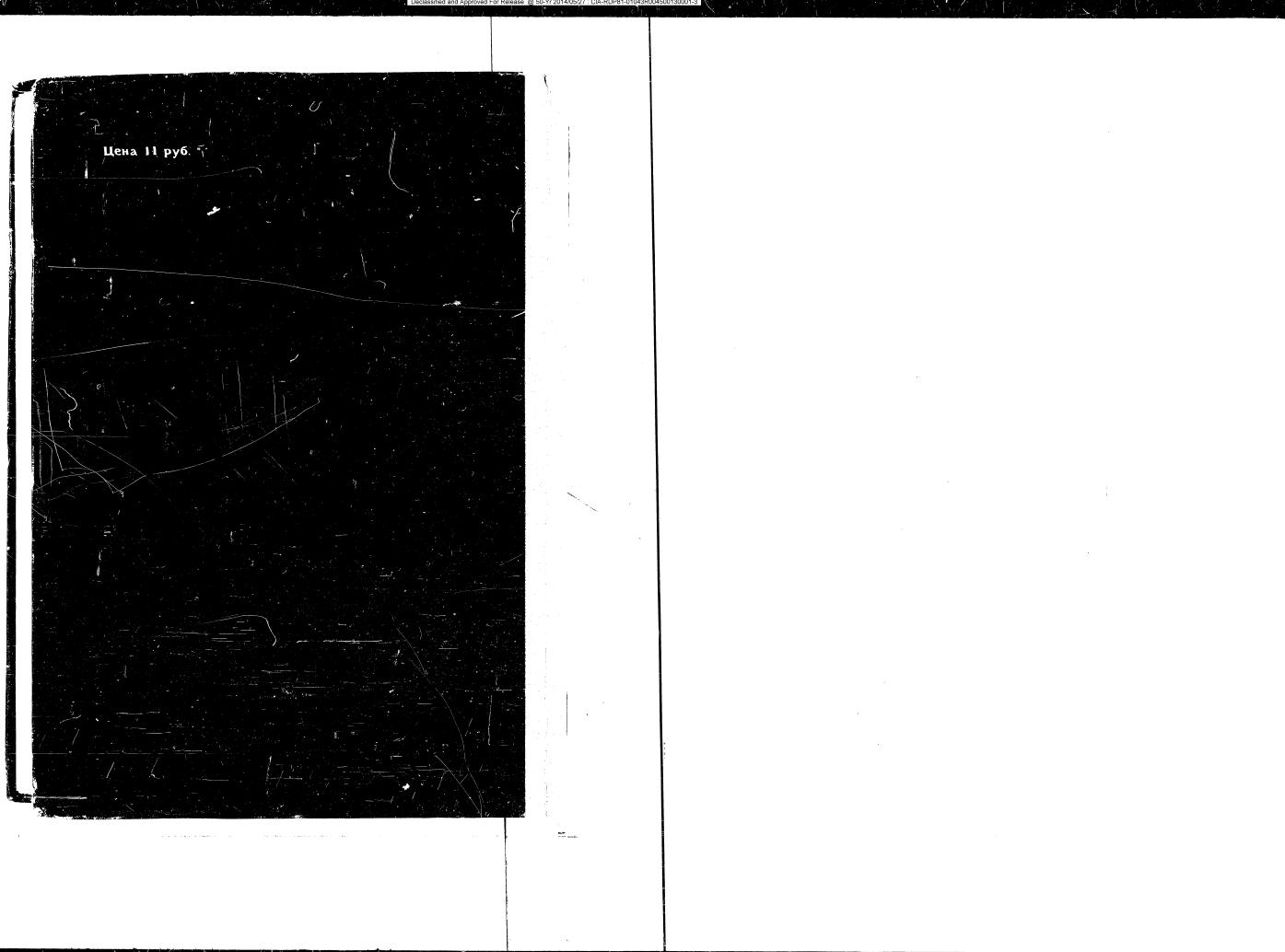
Г-50984

* * *

Военное издательство
Министерства обороны Союза ССР
Москва, К-9, Тверской бульвар, 18
Заказ № 320
Изд. № 9/9886

** *

2-я типография
Военного издательства
Министерства обороны Союза ССР
Ленинград, Д-65, Дворцовая пл., 10
Цена 11 руб.



Declassified and Approved For Release 08/07/2014 05:27 : CIA-RDP81-01943R004500130001-3